



ACTIVITY REPORT 2004



ATM

Autoritat
del Transport
Metropolità

Edited by ATM
c/ Muntaner, 315-321
08021 Barcelona
Teléfono +34 93 362 00 20
Fax +34 93 362 00 22
e-mail: atm@atm-transmet.org
web: www.atm-transmet.org

Depósito legal: B27470-2005

Printed by Estudi Ó, Barcelona

Designed by www.aidcreativos.com, Barcelona

Barcelona, may 2005

CHAPTER 1 PRESENTATION OF THE CONSORTIUM	7
1 ADMINISTRATIVE BODIES MAKING UP THE MTA	9
2 ADMINISTRATIVE, ADVISORY AND CONSULTING BODIES	10
3 ORGANIZATIONAL STRUCTURE OF THE MTA	13
 CHAPTER 2 ACTIONS DURING 2004	15
1 INFRASTRUCTURE PLANNING	17
1.1. Annual follow-up report on IMP 2001-2010	17
1.2. Development of actions related to the IMP	26
2 MANAGEMENT OF THE TRAMWAY SYSTEM	28
2.1. Diagonal - Baix Llobregat Tramway	28
2.2. Sant Martí - Besòs Tramway	31
3 ROLLING STOCK	34
4 INTEGRATED FARE SYSTEM	36
4.1. Sales and use of the integrated fare system (IFS)	37
4.2. Intermodality index	40
5 FINANCING THE SYSTEM	41
6 OTHER ACTIONS	43
6.1. Planning of public transport services	43
6.2. Sermetra	44
6.3. Area of exterior projection	45
 CHAPTER 3 SYSTEM STATISTICS	49
1 TransMet FIGURES 2004	50
2 STUDIES AND SURVEYS	53
2.1. Daily Mobility Survey 2001 (EMQ'01)	53
2.2. Working Day Mobility Survey 2004 (EMEF'04)	60
 CHAPTER 4 AUDIT REPORT	67
 CHAPTER 5 BUDGET 2005	107



We have gone through a year of transition, of change, with the incorporation of new managers and the arrival of new representatives.

Finally the Government of Catalonia, the Government of Spain and the MTA have been able to finalise the negotiations and close, for a completed period, the 2002-2004 contract-program. This important fact is also the expression of a paradox. We have closed the contract-program when its validity had already expired. And if it is important to have closed it to be able to advance on safe ground and know where we stand, it is no less surprising that this situation has forced the MTA and all its operators to work with outside financing, with treasury policies, always pending advances that did not arrive and entangled in un-recommendable financial precariousness.

At the end of 2004 and for a moment, always below our expectations and needs, we were actually fully up to date. We did so leaving a few things along the way. But we did it.

But now the moment of truth has arrived. A time for planning the future in the short, medium and long term. In the short term our needs can still be satisfied and maybe we will be able to define a transition contract-program for the period

2005-2006. But the 2007-2010 contract-program must make a daring approach to a new period, and a new scale, for the whole metropolitan transport system.

The time has come to show that the mobility infrastructures of the Barcelona Metropolitan Area have an enormous number of needs, both in financial investments as well as the cost of the management and maintenance of a network that is growing, one that must grow, and which must be modernised and improved technically to be able to satisfy a growing demand and the obvious necessities of a society which must move more efficiently on public transport every day.

Finally, I would like to point out that the cost of the services provided by the operators of the MTA and the importance of this service is very low profile. It ends up being taken for granted, a mere reference on the landscape. But if financing health is a problem of State, on its own scale, so is the problem of financing public transport and mobility, even though at times it does not seem so.

Joaquim Nadal i Farreras

Counsellor of Territorial Policy and Public Works
and President of the MTA





1

Presentation of the Consortium



1 ADMINISTRATIVE BODIES MAKING UP THE MTA

The Metropolitan Transport Authority (MTA) is an inter-administrative Consortium of voluntary character created in 1997 and comprised of all the administrative bodies of public transport services in the Barcelona Metropolitan Area.

The Administrative bodies making up the consortium are the Generalitat (Government) of Catalonia (51%) and local administrations (49%), comprised of the Barcelona City Council, the Metropolitan Transport Body (EMT) and

the Association of Municipalities with Urban transport services of the Barcelona Metropolitan Area (AMTU). There is also the presence of representatives of the Central State Government as observers in the administrative bodies of the MTA.

The purpose of the MTA is to promote cooperation between the public Administrative bodies providing the services and infrastructures of the Public Transport system of the area of Barcelona of which they form part, as well as collaboration with bodies who, like the State government, are financially involved or are operators of their own services.



2 ADMINISTRATIVE, ADVISORY AND CONSULTING BODIES

The administrative, advisory and consulting bodies of the MTA are made up of representatives of the different organisations and administrative bodies associated with Public Transport.

Board of Directors

The Board of Directors is the governing body of the MTA. The board is made up of eighteen members with full rights - nine representing the Generalitat (Government) of Catalonia, seven representing local Administrative bodies (Barcelona City Council and EMT) and two representing the AMTU -, and two observers representing the Central government. The meetings are also attended by the Managing Director and the Technical Director.

The composition of the Board of Management on December 31, 2004 was:

President	Joaquim Nadal i Farreras
1st Vice-president	Xavier Casas i Masjoan
2nd Vice-president	Maite Arqué i Ferrer
Members	Martí Carnicer i Vidal
	Jordi Casso i Samsó
	Jordi Cots i Domínguez
	Ricard Fernández i Ontiveros
	Jordi Follià i Alsina
	Jordi Hereu i Boher
	Jordi Julià i Sort
	Josep Mayoral i Antigas ⁽¹⁾
	Manel Nadal i Farreras
	Oriol Nel·lo i Colom
	Dídac Pestaña i Rodríguez
	Jordi Portabella i Calvete
	Lluís Tejedor i Ballesteros
Member and Managing Director	Ramon Seró i Esteve
Observers	José M ^a Cacho i Herrero
	Miguel Pozo de Castro
Secretary	Carme Sardà i Vilardaga ⁽²⁾

(1) since May 13, 2004, replacing Mr. Josep Pujadas i Maspons

(2) since July 26, 2004, replacing Ms. Montserrat Viñas i Pons

Executive Committee

The Executive Committee of the Board of Directors is comprised of six members, three in representation of the Generalitat (Government) of Catalonia, two in representation of local Administrative bodies and one in representation of AMTU.

It has the general function of examining, and presenting to the Board of Directors, proposals for planning instruments of the Metropolitan Public Transport System, financing agreements and service contracts with administrative bodies and operators, the fare system and annual budgets, among others.

Members of the Executive Committee, on December 31, 2004:

President	Ramon Seró i Esteve
Members	Maite Arqué i Ferrer
	Jordi Hereu i Boher
	Jordi Julià i Sort
	Manel Nadal i Farreras
Secretary	Carme Sardà i Vilardaga ⁽¹⁾

(1) since July 21, 2004, replacing Ms. Montserrat Viñas i Pons

Legal Advisory Commission

This commission provides aid and advisory services to the Executive Committee. It is comprised of representatives of the Autonomous Government of Catalonia, Barcelona City Council, EMT, AMTU and the MTA itself.

Technical Commission

This commission provides aid and technical advisory services to the Executive Committee. It is comprised of representatives of the associated administrative bodies and the public operators.

Economic Commission

This commission provides economic aid and advisory services to the Executive Committee. It is comprised of representatives of the associated administrative bodies and the public operators.

Integrated fare system Follow-up Committee

The Board of Directors of November 15, 2000 agreed to the creation of the Integrated fare system Follow-up Committee (CSIT) composed of the administrative bodies and operators involved, as technical support for follow-up of the integrated fare system within its area of management.

Operators' Technical Platform

The Operators' Technical Platform of Metropolitan Transport is the organ of collaboration and consultation of the Consortium of the MTA in questions of a technical nature and is composed of representatives of the operators of public transport in the metropolitan region.

Users and Beneficiaries Platform

The Users and Beneficiaries Platform of Metropolitan Transport is the organ of participation and consultation of institutional and social agents in the operation of the Metropolitan Public Transport System within the area of Barcelona.



ORGANIZATIONAL STRUCTURE OF THE MTA

On December 31, 2004 the composition of the MTA payroll was:

Directors and managers

Ramon Seró i Esteve, General Director
 Marc A. Garcia i López, Technical Director ⁽¹⁾
 Josep Caldú i Cebrián, Head of Administrative Department
 Mayte Capdet i Sorribes, Head of the Communication and Studies Department
 Carme Fàbregas i Casas, Head of the Information Systems and Engineering Department
 Xavier Roselló i Molinari, Assistant Technical Director
 Angel Sangrós i Bondia, Head of the Project Development Department
 Francesc Calvet i Borrull, Head of the Planning Unit
 Maria Montaner i Maragall, Head of the Operator Liaison Unit
 Lluís Rams i Riera, Head of the System Financing Unit

(1) appointed the Board of Management on December 3, 2004, in substitution of Mr. Jordi Prat i Soler

Technical and support staff

Montserrat Alegrí i Garcia	Miquel Lamas i Sánchez
Xavier Andreu i Sedó	Agustí López i Marín
Lluís Avellana i Pla	Mònica Lladó i Garcia
Magda Baró i Callejas	Josep Martínez i Lacambra
Jordi Clària i Martínez	Josep Moya i Matas
Anna Farrero i Vallès	Alfred Pallardó i Beltran
Montserrat Ferré i Corretja	Teresa Riba i Ventura
Núria Fontova i Jordana	Sílvia Sanchón i Llausí
Sonia Gómez i Gil	Rosa Solans i Castells
Montserrat Hernández i Rovira	



ACTIONS DURING 2004





2

Actions during 2004



ACTIONS DURING 2004

1 INFRASTRUCTURE PLANNING

1.1. Annual follow-up report on IMP 2001-2010

The second IMP 2001-2010 follow-up report was presented before the MTA Board of Management on July 26, 2004. The most significant aspects of this report were.

Investment made

The amount of investment in the degree of material execution of each action, as well as for the three programs and the whole of the IMP. This required obtaining detailed information on the work really executed through certification of the work provided in each case by the responsible organisation: the General Directorate of Ports and Transport (DGPT), in the majority of actions, but also GISA (with assessment of actions for line L9) and the ATM itself (in the case of the tramway).

It is important to note that whereas the actions associated with the new L9 metro

line and the two sections of tramway already in progress have their own financing mechanism, the actions marked with an asterisk (*) are included in the 3rd Agreement for Financing Infrastructures (CFI), already finalised between the General Administration of the State and the Autonomous Government of Catalonia, and signed on July 23, 2004.

Details of each action and program are shown in the tables below. A summary is included at the end.

In these two first years of application of the IMP 2001-2010, preparatory activities (drafting of informative studies or construction projects) have begun in almost all actions; they have come into service (Can Cuiàs light rail, two sections) or the works of the main projects are in execution (L9, extension of L5 and L3, etc.) which means 66.7% of the planned actions have been adjudicated; finally, the work already completed represents an investment of 978.2 M€, 15% of the total investment planned in the programs of the IMP 2001-2010.

IMP action programs. Stage of adjudication on July 2004

Action program	Budget ⁽¹⁾ (M€)	Work adjudicated (M€)	Investment ⁽²⁾ (M€)	Degree of adjudication (%)	Degree of execution (%)
Extension of the network	5.665,78	3.948,21	878,32	69,69	15,50
Modernisation and improvement	583,20	295,92	86,75	50,74	14,88
Interchanges	347,36	155,12	13,13	44,66	3,78
Total IMP⁽³⁾	6.596,34	4.399,25	978,20	66,69	14,83

(1) Estimate appearing in the IMP 2001-2010 or the construction projects

(2) Source: DGPT (CFI), GISA (L9) and ATM (Tramway)

(3) Without the program of activities on the state railway network



PDI 2001-2010 ESTAT D'EXECUCIÓ - JULIOL 2004

ACTUACIONS

Ampliacions de xarxa ferroviària

- AX01** Metro L1: Hortolengament i-hiça i l'arg - Hi-Hat H. Catalunya
- AX02** Metro L1: Hortolengament i-hiça - Hadauna Centre
- AX03** Metro L2: Connexió Sant Antoni - Hiça 2
- AX04** Metro L2: Perllengament Pep Verluna Dadaluna Centre Casagueres Munera Can Rudi
- AX05** Metro L2: Perllengament Canyelles - Raquetes Trinitat Nova
- AX06** Metro L1: Hortolengament La Pau - Sagrera TAV
- AX07** Metro L1: Hortolengament Mada - Vall d'Hebron
- AX08** Metro L1: Tram-Asparrat - Watt - Inglobat
- AX09** Metro L1: Tram-Parc i aglobat - /na Universitari
- AX10** Metro L1: /na Universitari - Sagrera Montaña
- AX11** Metro L2: Tram-Sagrera Meridiana - Gorg/Can Zam
- AX12a** /ramia /aglobat (H-Habers) - Hadauna
- AX12b** /ramia /aglobat (H-Habers) - Hadauna
- AX13** H-H: Hortolengament H-Habers - H-Habers Mont - Hadauna-Habers
- AX14** FCC Perllengament Terrassa Rambla - Can Rude
- AX15** FCC Perllengament Sabadell Estació - PL Espanya
- AX16** FCC /na Olesa - Espanya
- AX17** /na Castellet - Sant Hui - Sant
- AX18** Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Oules
- AX19** Hadauna reservada per a bus al connector Castells - Mollet/Santa Perpètua

Modernització i millora de xarxa (Metro i FGC)

- MM01** Metro conversió de L1 a L2
- MM02** Metro Naves-Habers: Madauna-Habers, Vini Amot i Cantonal King
- MM03** Metro Millora d'estructura (no grada)
- MM04** Metro adaptació a TMR's (no grada)
- MM05** Metro Hadauna de via (no grada)
- MM06** Metro Millora en capacitat i manteniment (no grada)
- MM07** Metro Seguretat a la xarxa (no grada)
- MM08** Metro Connexió automàtica de trens (TCC) a L1 (no grada)
- MM09** FCC Serrallonga a l'Alfama
- MM10** H-H: /na Habers - Madauna
- MM11** H-H: /na Habers - Madauna
- MM12** FCC Supressió passos a nivell (no grada)
- MM13** H-H: Adaptació H-H's (no grada)
- MM14** FCC Adaptació d'andanes i nou accés a l'Alfama Clavenda (no grada)
- MM15** FCC Serrallonga i control de la circulació (no grada)
- MM16** H-H: Nova estació a Amadori - Llorenç

Intercanviadors

- IN01** Intercanviador PL Catalunya (Metro L1, L2, L3, L4, FCC i RENFE)
- IN02** Intercanviador Hospital de Llorenç (Metro L1 i L4 i H-Habers)
- IN03** Nova estació intermodal a Sagrera Montaña (Metro L1 i L4 i H-Habers)
- IN04** Intercanviador Am. de Llorenç (Metro L1 i H-Habers - Hospital H-H)
- IN05** Intercanviadors relacionats amb el LAV
- IN06** Intercanviador Martorell Central (FCC, RENFE i Estació Dusa)
- IN07** Intercanviador línia de l'Alfama - Mollet (RENFE i FCC)
- IN08** Intercanviador a la línia Castellet - Sant Hui - Sant
- IN09** FCC Intercanviador Quatre Camins (FCC i Estació Dusa)
- IN10** FCC Aparcament de disseny (no grada)
- IN11** Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro (no grada)

Ampliacions, modernització i millora de xarxa ferroviària estatal

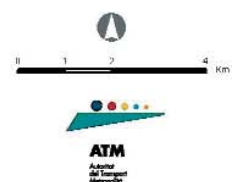
- XE01** Recursió a viatgers línia el Tàrrer - Mollet
- XE02** Ampliació de capacitat, Tram Dadaluna - Mollet
- XE03** Desdoblament de via Arrens de Mar - Tàrrer
- XE04** Connexió de les línies de Vici i Olesa
- XE05** Desdoblament de via Montcada - la Garriga
- XE06** Tàrrer de Montcada
- XE07** Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant Adrià i Orenelles
- XE08** Desdoblament de via a Sant Hui de Llorenç
- XE09** Nou Tàrrer Santa - Sagrera (Actuacions OIF)
- XE10** Desdoblament de via Arrens
- XE11** Estació de Vilafra de l'Alfama
- XE12** Subministrament parcial a Madauna Rambla
- XE13** Servei ferroviari al Tàrrer de Meridiana
- XE14** Millora de l'accés sud a l'estació de Santa
- XE15** Millora de l'accés nord de l'estació a Sagrera TAV
- XE16** Noves instal·lacions logístiques (no grada)
- XE17** Modernització i millora de les instal·lacions de seguretat (no grada)
- XE18** Aparcament de disseny (no grada)
- XE19** Nou material mòbil de Rodalies (no grada)

Estudis de viabilitat i traçat de noves actuacions

- 1** Estudi conjunt de nova línia ferroviària entre Madauna (Granollers), Hadauna i Sabadell, Terrassa, Martorell i Vilafra de Vilanova
- 2** Nova línia Tàrrer - Llorenç (FCC)
- 3** Nova línia Montcada - Sabadell
- 4** Desdoblament de la Carriga - Vici
- 5** Variants de Dadaluna (o permetibilitat de la línia existent)
- 6** Estudi de desplaçament de la línia del Madauna cap a l'interior
- 7** Metro lleuger Can Oules - Tàrrer
- 8** /ramia Orenelles - Centre Direccional - Sant Llorenç
- 9** Pas de l'Alfama Diagonal - Dada Llorenç per l'Alfama Madauna (Capllorenç de Vilanova)
- 10** Hortolengament /ramia Sant Hui - Quatre Camins
- 11** Hortolengament /ramia Orenelles Centre - Alameda
- 12** Estudi de capacitat del connector Castellet-Sant Hui - H-Habers (H-Habers)

ACTUACIONS PDI 2001-2010. ESTAT D'EXECUCIÓ. Juliol 2004

- Actuació en servei
- Obra adjudicada o en executió
- Obra en licitació
- Estudi informatiu, Projecte de traçat o Projecte constructiu en licitació o en redacció
- Actuacions no iniciades
- Estudis de viabilitat en redacció
- Estudis de viabilitat no iniciats



Juliol 2004

Program for extension of the network

Action

Current situation (July 2004)

AX01 - Extension L1 Hospital de Bellvitge-El Prat (Pl. Catalunya)

Completion of the model for the informative and environmental impact study. The central interchange of El Prat is pending

AX02 - Extension L1 Fondo-Badalona Centre

Not initiated

AX03 - Connection L2 Sant Antoni-Fira Montjuïc 2

First draft of the constructive project presented

AX04 - Extension L2 Pep Ventura-Badalona Centre*

Construction project being drafted. Released in the second half

AX05 - Extension L3 Canyelles-Trinitat Nova*

Work adjudicated and in execution

AX06 - Extension L4 La Pau-Sagrera TAV*

Work adjudicated and the section Santander - Sagrera in execution

AX07 - Extension L5 Horta-Vall d'Hebron*

Work adjudicated and in execution

AX13 - Extension FGC Pl. Espanya-F. Macià-Gràcia/Provença

Pre-study of demand and layout issued

AX14 - Extension Terrassa Rambla-UPC/Vallparadís*.

Work adjudicated and in execution

AX15 - Extension FGC Sabadell Rambla-Pl. Espanya

Informative study under review by Patrimoni Cultural. Model of the constructive project of the Pl. Espanya interchange issued

AX16 - Cable car Esparreguera-Olesa* (included in action MM11)

Work adjudicated and under construction

AX17 - Line Castelldefels-Sant Boi-Sarrià

Project of the layout of the section Castelldefels-Sant Boi issued. Construction project being drafted.

AX18 - Light rail Trinitat Nova-Can Cuiàs. Superstructure*

Came into service on December 14, 2003

AX19 - Platform reserved for buses Caldes de Montbui-Mollet/Santa Perpètua

Informative study drafted

Line L9 (Actions AX08-11)

L9. Section Sagrera Meridiana-Can Zam/Gorg

Project and work on infrastructure and stations adjudicated. In execution

L9. Sections Airport-Parc Logístic-Zona Universitària-Sagrera Meridiana

Work adjudicated and in execution

L9. Tunnel Airport-Parc Logístic

Work adjudicated

L9. Sectorial projects (lifts, escalators, fare system)

Adjudicated

Tramway

AX12a - Diagonal - Baix Llobregat Tramway

Coming into service on April 3, 2004

AX12b - Glòries-Besòs Tramway

Comes into service on May 8, 2004

Rolling stock (L9, renovation L5 and others, 89 trains)

Adjudicated

* Action included in the 3rd Infrastructure Financing Agreement

Program for extension of the network

Action	Budget ⁽¹⁾ (M€)	Investment made ⁽²⁾ (M€)	Execution (%)	Remarks
AX01 - Extension L1 Hospital de Bellvitge-El Prat (Pl. Catalunya)	132,28	-	-	
AX02 - Extension L1 Fondo-Badalona Centre	128,86	-	-	
AX03 - Connection L2 Sant Antoni-Fira Montjuïc 2	146,89	-	-	
AX04 - Extension L2 Pep Ventura-Badalona Centre* -Can Ruti	120,20	0,469	0,39	30,06 M€ to Badalona Centre (CFI)
AX05 - Extension L3 Canyelles-Trinitat Nova*	86,67	4,750	5,48	
AX06 - Extension L4 La Pau-Sagrera TAV*	54,09	0,073	0,13	
AX07 - Extension L5 Horta-Vall d'Hebron*	134,03	30,568	22,81	
AX13 - Extension FGC Pl. Espanya-F. Macià-Gràcia/Provença	159,63	-	-	
AX14 - Extension Terrassa Rambla-UPC/Vallparadís* - Can Roca	143,04	5,074	3,55	40,27 M€ to the UPC (CFI)
AX15 - Extension FGC Sabadell Rambla-Pl. Espanya	136,67	-	-	
AX16 - Cable car Esparreguera-Olesa* (included in action MM11)	4,48	2,792	62,32	
AX17 - Line Castelldefels-Sant Boi-Sarrià	757,27	-	-	
AX18 - light rail Trinitat Nova-Can Cuiàs. Superstructure*	30,00	28,527	95,09	
AX19 - Lane reserved for buses Caldes de Montbui-Mollet/Santa Perpètua	72,06	-	-	
Line L9 (Actions AX08-11)				
L9. 4th Section. Bon Pastor - Can Zam. Infrastructure and stations	-	118,149	-	
L9. 4th Section. Sagrera TAV - Gorg. Infrastructure and stations	-	105,761	-	
L9. 2nd and 3rd Section.	-	6,125	-	
L9. Drafting of projects	-	13,247	-	
Total Line L9	2.614,52	243,282	9,31	
Tramway				
AX12a - Diagonal - Baix Llobregat Tramway	241,25	190,894	79,13	
AX12b - Sant Martí - Besòs Tramway	168,94	128,611	76,13	
Rolling stock (L9, renovation L5 and others, 89 trains)	534,90	-	-	
TOTAL Program for Extension of the network	5.665,78	878,322	15,50	

* Action included in the 3rd Agreement for Financing Infrastructures (CFI)

⁽¹⁾ Estimate appearing in the IMP 2001-2010 or the construction projects

⁽²⁾ Source: DG Ports and Transports (CFI), GISA (L9) and MTA (Tramway)



Program of modernisation and improvement

Action	Current situation (July 2004)
MM01 - Conversion of L4 into L2. La Pau-Pep Ventura*	In service
MM02 - New Metro stations	
Maresme (L4)*	In service
Cardenal Reig (L5)*	Issue of the constructive project in October
Virrei Amat (L5)*	Issue of the constructive project in September
MM03 - Improvements to stations + new vestibules (Vallcarca, Sants, Hospital de Bellvitge)	Adjudication of construction projects for new vestibules for stations on L4 Llacuna, Bogatell, Poblenou and Selva de Mar. Construction project in development for Vallcarca, beginning of a new construction project in Hospital de Bellvitge and in execution the work on Sants Estació (L3)
MM04 - Adaptation metro stations for PRM (Lines L1, L3, L4 and L5)*	Work adjudicated for lines L1, L4 and L5. Adjudication in September for L3
MM05 - Renovation of the metro track	Sections completed on L3
MM06 - Improved operation and maintenance	Under the management of FMB
MM07 - Security in the Metro system	Adjudicated the system of centralised video-surveillance (48 stations) (FMB)
MM08 - ATP-ATO L4	Not initiated
MM09 - Semi-underground to Pallejà (FGC)*	Work adjudicated and Phase I in execution. Phase II construction project in progress.
MM10 - Laying of double track El Palau-Martorell (FGC)*	Work adjudicated and in execution
MM11 - Laying of double track Martorell-Olesa (FGC)*	Pending declaration of environmental impact. Beginning of works on the platform and sub-station power supply.
MM12 - Suppression of level crossings (FGC)*	Completed 2 level crossings at Callús and 2 more being drafted, works to begin on the Piera level crossing in September, the construction project for Vallbona completed and that of Masquefa being drafted
MM13 - Adaptation to mobility handicapped people (FGC)	Construction projects for adaptation being drafted
MM14 - Extensions to platforms in Bonanova and Tres Torres (FGC)*	In service
MM15 - Signaling and traffic control (FGC)	Work undertaken by FGC
MM16 - New station at Amadeu Torner	Not initiated

* Action included in the 3rd Infrastructure Financing Agreement

Program for extension of the network

Action	Budget ⁽¹⁾ (M€)	Investment made ⁽²⁾ (M€)	Execution (%)	Remarks
MM01 - Conversion of L4 into L2. La Pau - Pep Ventura*	25,23	25,224	9,98	
MM02 - New Metro stations				32,76 M€ to be CFI
Maresme (L4)*	29,03	14,971	51,5	
Cardenal Reig (L5)*	-	0,143	-	
Virrei Amat (L5)*	-	0,026	-	
MM03 - Improvements to stations + new vestibules (Vallcarca, Hospital de Bellbitge)	156,56	0,437	0,28	
MM04 - Adaptation of Metro stations for PRM (Lines 1, 3, 4 and 5)*	116,60	3,079	2,64	66,11 M€ to be CFI
MM05 - Renovation of the metro track	25,24	-	-	
MM06 - Improved operation and maintenance	40,27	5,007	12,43	
MM07 - Security in the Metro system	18,03	-	-	
MM08 - ATP-ATO Line 4	18,03	-	-	
MM09 - Semi-underground to Pallegà (FGC)*	44,60	4,432	9,94	
MM10 - Laying of double track El Palau-Martorell (FGC)*	46,12	20,573	44,61	
MM11 - Laying of double track Martorell-Olesa (FGC)*	18,76	3,794	20,22	
MM12 - Suppression of level crossings (FGC)*	5,37	2,812	52,36	
MM13 - Adaptation to mobility handicapped people (FGC)	13,46	0,376	2,79	
MM14 - Extensions to platforms in Bonanova and Tres Torres (FGC)*	6,97	5,878	84,33	
MM15 - Signaling and traffic control (FGC)	12,92	-	-	
MM16 - New station at Amadeu Torner	6,01	-	-	
TOTAL Modernisation and improvement program	583,20	86,752	14,88	

* Action included in the 3rd Agreement for Financing Infrastructures (CFI)

⁽¹⁾ Estimate appearing in the IMP 2001-2010 or the construction projects

⁽²⁾ Source: DG Ports and Transports (CFI), GISA (L9) and MTA (Tramway)

Interchange Program

Action

Current situation (July 2004)

IN01 - Interchange Pl. Catalunya (metro L1-L2-L3-L4, FGC and RENFE)

Informative study being drafted

IN02 - Interchange l'Hospitalet Centre (metro L1-L9 and RENFE)

Basic project drafted (in collaboration with the Ministry of Development and the Town Hall of l'Hospitalet)

IN03 - Interchange Sagrera Meridiana

Work adjudicated

IN04 - Arc de Triomf Interchange*

Study of alternatives for remodelling and improved accesses under review. The construction project for the Arc de Triomf corner issued. Imminent adjudication of the draft of a joint construction project for Arc de Triomf-Malraux

IN05 - Interchanges related to the HST

Responsibility of GIF, new passing tunnel destined to the HST

IN06 - Interchange Martorell Central (FGC, RENFE and Bus Station)

Including double track for FGC Palau-Martorell (MM10)

IN07 - Interchanges on the line Papiol - Mollet (RENFE and FGC)

Completed the study of demand for the line and the interchanges (MTA). Joint informative study for Vullpalleres drafted. Start of a construction project for FGC at Vullpalleres compatible with the above.

IN08 - Interchanges on line Castelldefels - Sant Boi - Cornellà

To be planned as part of the constructive project for L12

IN09 - Quatre Camins Interchange*

In service, opened on July 4, 2003

IN10 - Dissuasion car parks (FGC)

The study of alternatives and demand for the Plaça Doctor Pearson to Rubí being drafted

IN11 - New bus stations and car parks at metro stations

Bus station at Cerdanyola del Vallès removed from program

* Action included in the 3rd Infrastructure Financing Agreement

Program for extension of the network

Action	Budget ⁽¹⁾ (M€)	Investment made ⁽²⁾ (M€)	Execution (%)	Remarks
IN01 - Interchange Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC i RENFE)	127,78	-	-	
IN02 - l'Hospitalet Centre Interchange (metro L1-L9 and RENFE)	30,95	-	-	
IN03 - Interchange Sagrera Meridiana	105,88	-	-	
IN04 - Arc de Triomf Interchange * (+Sants Station)	12,02	7,770	64,64	
IN05 - Interchanges related to the HST	30,05	0,273	0,91	
IN06 - Martorell Central Interchange (FGC, RENFE and Bus Station)	3,01	-	-	
IN07 - Interchanges on the line Papiol - Mollet (RENFE and FGC)	11,42	-	-	
IN08 - Interchanges on line Castelldefels - Sant Boi - Cornellà	15,02	-	-	
IN09 - Quatre Camins Interchange *	4,16	5,090	122,36	
IN10 - Dissuasion parking areas	2,77	-	-	
IN11 - New bus stations and car parks at metro stations	4,30	-	-	
TOTAL Interchange Program	347,36	13,133	3,78	

* Action included in the 3rd Agreement for Financing Infrastructures (CFI)

⁽¹⁾ Estimate appearing in the IMP 2001-2010 or the construction projects

⁽²⁾ Source: DG Ports and Transports (CFI), GISA (L9) and MTA (Tramway)



Program of activities on the state railway network

The follow-up of these actions whose design, planning and execution is responsibility of the Ministry of Development, is slightly more difficult. Based on the information available from the Ministry on the adjudications and that obtained from the meetings of the Follow-up Commission for the RENFE/MTA Agreement, it is possible to conclude that the El Papiol/Mollet line (Cerdanyola/Sant Cugat/Rubí/Castellbisbal/Martorell section) is planned to come into partial service for passengers (action XE01) during 2005, and that the actions associated with the arrival of the HST are suffering delays because of changes to the layout.

It is also important to note that action XE09 - New tunnel Sants-Sagrera should be excluded from IMP as, after its approval, the Ministry reached an agreement with the Autonomous Government of Catalonia and Barcelona City Council that the new tunnel would not be dedicated to suburban services but the new high speed line and UIC gauge.

1.2. Development of actions related to the IMP

1.2.1. Viability studies derived from the IMP

In order to develop the IMP 2001-2010 approved by the Governing Council of the Autonomous Government of Catalonia in June 25, 2002, the MTA has carried out four viability and layout studies and new actions to analyse its social yield:

- Viability study of the new ring railway line Mataró - Granollers - Sabadell - Terrassa - Martorell - Vilafranca del Penedès - Vilanova i la Geltrú
- Viability study Sabadell (Plaça Espanya) - Castellar del Vallès (FGC)
- Study of layout and mode alternatives of the extension of line L2 Badalona Centre - Can Ruti
- Study of the viability and layout alternatives for the Cornellà Centre-Almeda-Hospital de Bellvitge tramway.

1.2.2 Informative studies and construction projects

On the other hand, the MTA has actively participated in the follow-up commissions promoted by the DGPT, the Informative studies and construction projects of the following 21 actions of the IMP:

- Extension of line L1 Feixa Llarga - El Prat. Shunting siding and improved accessibility
- Extension of line L2 between Sant Antoni and Fira 2
- New station on line L4 at Virrei Amat with connection with L5
- New station on line L5 at Sant Ramon
- New vestibule at the station of Can Vidalet on line L5
- Informative study of the new line L12 Castelldefels - Sant Boi-Sarrià
- Extension Sabadell Rambla-Pl. Espanya-Can Oriac (FGC)



- Widening of the platform in direction Sarrià of Provença station of the FGC
- New vestibule on the Roselló side of the Provença station of FGC
- New station at Vullpalleres (FGC)
- Extension of platforms and improved accessibility to the station Peu de Funicular of FGC
- Improved accessibility to FGC stations (adaptation to mobility handicapped)
- Lane reserved for buses on the A-2 highway between Avinguda Diagonal and Molins de Rei, on the C-58 highway and the Maresme C-31 highway
- Arc de Triomf Interchange
- Pedestrian underpasses to RENFE stations
- Adaptation for people with reduced mobility and widening of the platforms at Gràcia station (FGC)
- New vestibules at the stations of Bogatell, Llacuna, Poblenou and Selva de Mar on line L4
- Improved evacuation of all the FMB network
- Study of alternatives for improved accessibility to Plaça Catalunya
- Study of alternatives for improved accessibility to the Clot interchange
- Remodelling of the Mercat Nou station on line L1

1.2.3. Other railway related studies and collaborations

On the one hand make special mention of the participation of MTA in the "Viability study of the implementation of a railway service for passenger transport (RENFE) to the SEAT assembly plant in Martorell", analysing the improved accessibility in this important destination.

On the other hand, the MTA actively participated in the Technical Investigation Commission on the circumstances and causes of the collision of two trains on line L3 of the FMB on October 31, 2004.

1.2.4. Nomenclature and user information

A study has been commissioned for the names of the stations and accesses to sections 1, 2 and 3 of line L9 of the metro, currently under construction, so that the final names are approved when signing is to be installed before it comes into service.

The MTA has also supervised the recording of public address messages inside trams on the Diagonal-Baix Llobregat and Sant Martí-Besòs routes.

2 MANAGEMENT OF THE TRAMWAY SYSTEM

2.1. Diagonal - Baix Llobregat Tramway

The tramway came into service in 2004.

On February 11 the underpass beneath RENFE for the Cornellà Interchange, included in the project of the tramway, was opened to permit connecting Carretera d'Esplugues withAVINGUDA Can Corts without having to travel around the loop used until then.

On April 3, 2004 line T1 and T2 came into complete service and line T3 to Montesa. The need to adapt the route travel time of the trams to the changes of the traffic light sequence in Diagonal meant changes in the intervals and the operating speed on coming into service in regard to those planned in the Operating Project of July 28, 2003.

During the test period with trams on the line (from January to March 2004) there was a high accident rate because of incidents with road traffic. This meant that the persons responsible for mobility in the Town Councils where the tramway operates and the MTA had to adopt additional measures regarding signalling at stops and all along the route.

On May 9, 2004, Tramvia Metropolità, SA, suspended the service because of serious operating problems derived from adherence of the bituminous product used to seal the rails to the roadbed. Once the cleaning and reparation had been completed the service was re-established on May 15, 2004. The simple removal of the material on track laid in grass or the removal of 2 cm below the upper face of the rail in the case of track on cement or asphalt was enough to eliminate the risk of new incidents.

On May 29, 2004 the section of T3 to P28 (Sant Martí de l'Erm) came into service.

2.1.1. Projects

On July 26, the Board of Management of the MTA approved an increase of the planned investment and this was specified in Complementary Project No. 2 for urban development, the Complementary Signalling and the Project of changes to Sant Just Desvern.

Complementary Project No. 2 included the urban improvements requested by The City Councils of Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat and Sant Joan Despí to the value of (without VAT) of 2,352,048.96 €.

The Complementary Project for additional signalling included the actions taken before coming into service to the value of (VAT not included) 1,686,622.46 €.

The Board of Management of the MTA, in its session of October 27, approved Modified Project No. 4 for the Sant Just Desvern section for a budget increase of 7,587,325.00 € (VAT not included). The most important actions incorporated in this modification, apart from the change of one section of track from single to double together with all its operational elements, were: archaeological excavations in the area of Pla del Vent with the transfer the unique roman structure "lacus", the construction of a new drainage network, the replacement of water supply pipes of 1000 mm, improvement in the quality of the materials, the lighting system and landscaping in the area between P28 (Sant Martí de l'Erm) and P31 (Regional Council).

2.1.2 Works

Among the actions carried out for the tramway works during 2004 was the execution of the landscaped area of Torre Melina, passing the electricity supply line under Carretera de Collblanc, the urban development works in the section of Laureà Miró where the tramway does not pass, the urbanisation over the Cornellà interchange, the urbanisation of the area around the Sant Martí de l'Erm stop, the placement of cameras and pedestrian protection barriers and the adoption of measures to reinforce the signalling, the works on the AP2 underpass, archaeological excavation of the area of Pla del Vent, the transfer of the unique roman structure "lacus", the beginning of work on a new drainage network and the replacement of 800 m of 1000 mm diameter water supply pipe.

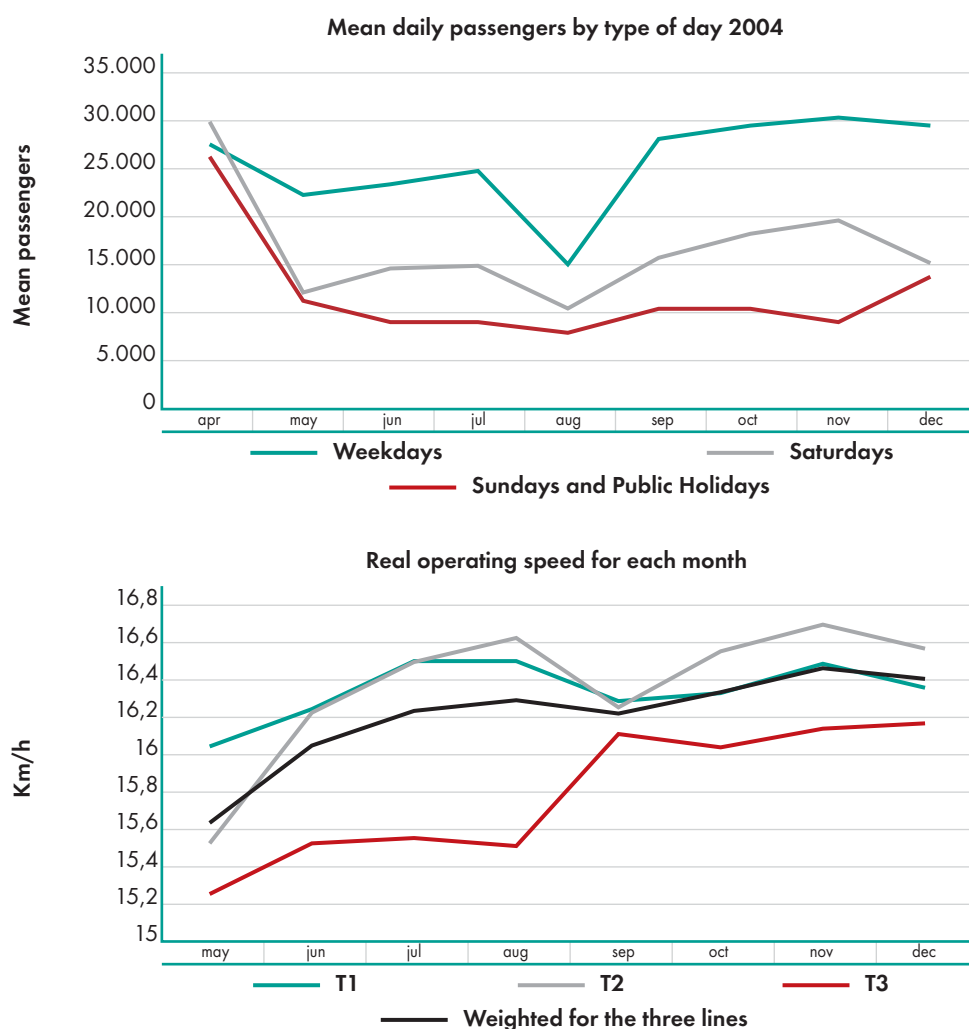
Table summarising the certifications for the Diagonal-Baix Llobregat Tramway

Chapters	Certificate cost at origin (€)
Constructive project (Modification 4)	
Civil work (42)	108.858.271,74
Systems (39)	35.407.349,73
Rolling stock (41)	47.028.610,84
A2 underpass (20)	3.012.649,77
Complementary Urbanisation Project No. 1	
Civil work (30)	10.013.847,12
Systems (7)	238.674,24
Complementary Urbanisation Project No. 2	
Civil work (5)	1.980.852,14
Project for Signalling and Track Safety	
Civil work (5)	1.035.111,57
TOTAL CERTIFIED	207.575.367,15



2.1.3. Operation

Regarding the use of the tramway, during 2004 it has consolidated 30,000 passengers on work days and the day with the largest number of passengers (without including open days) was December 22 with 34,013 users.



The operating speed since coming into service follows a significantly increasing tendency even though it is still far from the objective of the network (19 km/h).

The total number of passengers transported by the Trambaix since its inauguration and during 2004 was 5,850,297. This figure includes trips made during open days and those with the promotional T-Tram ticket.



Trambaix Passengers 2004

Month	Passengers
april	427.432
may	431.898
june	586.913
july	650.308
august	433.491
september	702.439
october	747.253
november	756.233
december	761.911
TOTAL	5.497.878
TOTAL PASSENGERS ⁽¹⁾	5.850.297

(1) Including promotional T-Tram trips and open days

2.2. Sant Martí - Besòs Tramway

On 8 of May 2004, phase 1A of the line T4 of the tramway system Sant Martí - Besòs came into service. It travels from the RENFE station at Sant Adrià, (P30) along Taulat, Avinguda Diagonal to Plaça de les Glòries, with provisional terminus at Glòries (P3).

On May 9, 2004, Tramvia Metropolità del Besòs, SA, as already mentioned, suspended the service because of problems with the sealing material.

On July 14, 2004 phase 1B of the T4 line of the tramway system Sant Martí - Besòs came into service, It continued the route of phase 1A along Avinguda Meridiana and Wellington, with terminus at stop P20 (Ciudadella | Vila Olímpica).

2.2.1. Projects and works

Leaving line T4, completely finished apart, still pending is the execution of the sections from Cristòfol de Moura, Alfons el Magnànim side, the section, responsibility of GISA, of the Gran Via de les Corts Catalanes underpass, which involves 2 km of tram track, and the connection of this with Plaça de les Glòries continuing along one side of Gran Via.

Based on the Agreement of the Board of Management of the MTA of July 27, 2004, which approved the draft of a Modified Project in the city limits of Badalona and Sant Adrià de Besòs, Tramvia Metropolità del Besòs, SA is proceeding with the draft of the said Modified Project.

In view of the above causes, as well as the delay in the works for the Gran Via underpass and the municipal parking area in Cristòfol de Moura, it is important to note that completion of the works may be delayed until the end of December 2005 or the first quarter of 2006.

The agreement of the Board of Management of the MTA of December 3, 2004 authorises Tramvia Metropolità del Besòs S.A. to draft a Modified Project for the layout of the Rambla of Poble Nou along one side Gran Via.

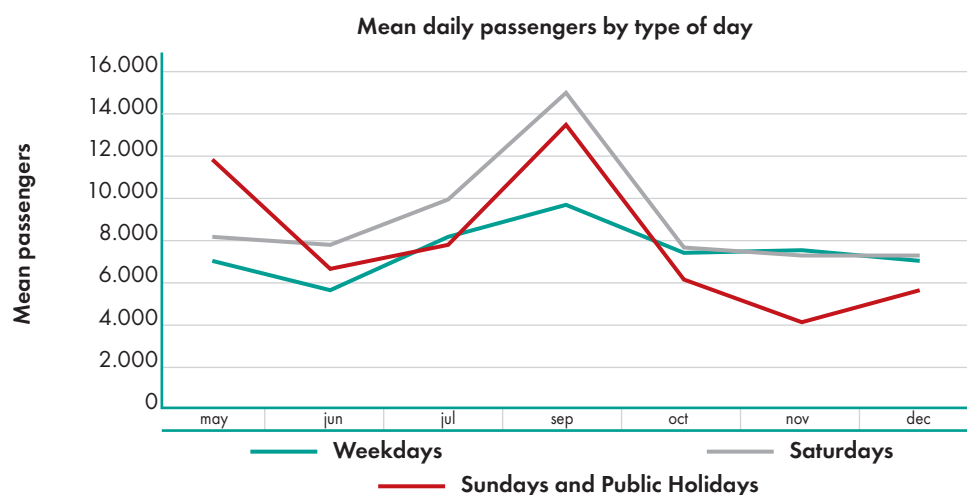
On the same date, the Board of Management approved Modified Project No. 1 for the Tramway from Sant Martí - Besòs without any budget increase, the Complementary Project for the RENFE station of Sant Adrià with a budget of 569,037.65 € (VAT not included) and the Complementary Project of Signalling and Track Safety with a total budget of 283,325.21 € (VAT not included).

Table summarising certifications (December 2004)

Chapters	Certificate cost at origin (€)
Total Civil work (Urbanisation, track, stops...)	75.611.153
Total Systems (Signalling, workshops, depots, farebox...)	32.626.765
Total Rolling stock	42.107.066
TOTAL CERTIFIED	150.344.984

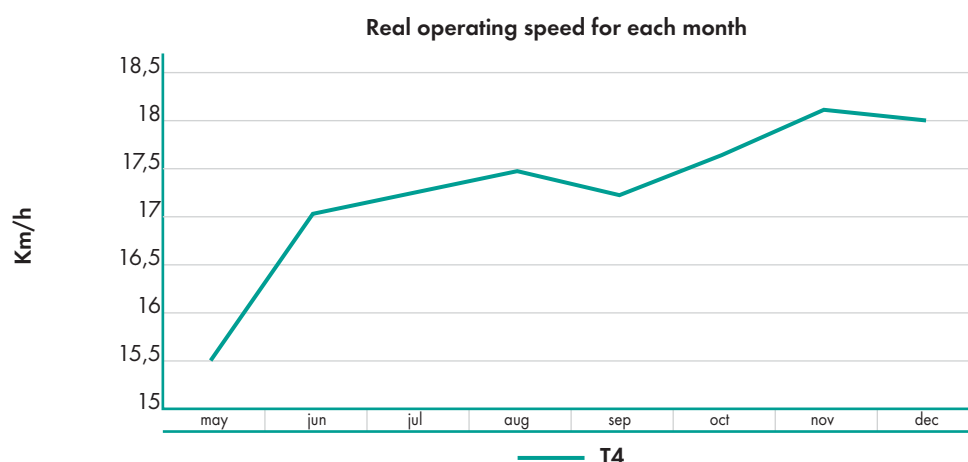
2.2.2. Operational data

Using the same system as for the Baix Llobregat Tramway, the following tables show the follow-up of the operation and accidents for the Tramway Sant Martí - Besòs Tramway.





The figures for September correspond to the last weeks of operation of the Forum International of the Cultures 2004. The situation of the last few months, with demand not separated for working days and Saturdays, can be interpreted as the commercial or leisure use of the tramway. There is not yet a demand due to obliged mobility derived from the existence of an important trip generating destination. In the future this role will correspond to 22@ and the development associated with this urban initiative of Barcelona City Council.



The graph of commercial speed shows a clear upward tendency with values close to those stated in the Operation Plan, that is 19 km/h.

The total number of passengers transported by Trambesòs since its inauguration and during 2004 was 1,837,740. This figure includes trips made with the T-Tram promotional ticket.

Trambesòs Passengers 2004

Mes	Passengers
may	89.174
june	184.869
july	261.559
august	259.311
september	336.077
october	222.945
november	202.304
december	209.533
TOTAL	1.765.772
TOTAL PASSENGERS ⁽¹⁾	1.837.740

(1) Includes promotional T-Tram trips

3 ROLLING STOCK

On July 23, 2004 a contract was signed for the leasing of 50 trains manufactured by Alstom which are to provide service on the future line L9 of the Barcelona metro, currently under construction. This signature furthers the operations of renovation and extension of the fleet of trains of the metro network to provide a better quality service for transport public in the area of Barcelona.

The contract was finalised between the MTA, the specific company, Arrendadora Ferroviaria, SA -comprised of ICF Holding, La Caixa, Caja Madrid and Société Générale- and the manufacturer of the trains Alstom Transporte, SA.

The same act also formalised the supply contract between the same three agents, which defines the manufacturing process, supply and commissioning of the trains, and maintenance of rolling stock.

This signature was conditioned by the final signature of the different contracts related to financing the operation which finally took place on September 13, 2004.

The total cost for manufacturing the 50 trains is 296.6 million Euros.

Type of trains



- Automatic driverless system (ATC, Automatic Train Control)
- 5 carriages with independent air-conditioning (four motor units and one intermediate carriage)
- Length of the train: 86 m
- Total capacity: 969 passengers (122 seated)
- Maximum speed 80 km/h

- Diaphanous interconnection between carriages, where the interior distribution of seats and spaces has been studied to match the location of accesses to stations on line L9:
 - Central carriage with large capacity space and lengthwise seating.
 - Intermediate carriages with spaces for the mobility handicapped and lengthwise seating.
 - End carriages with space for bicycles, crosswise seating for long trips, without drivers cabin and with panoramic view of the track.
- 4 double doors per carriage with simultaneous opening of platform doors
- Mixed structure of aluminium and steel to save weight and energy
- System of video surveillance and continuous Train - PCC connection (Central Command Post)
- System of video information inside the carriages, dynamic route panels and public address with direct connection to the Control Centre.

The materials used are highly resistant to fire and with low smoke emission. They are also fitted with an automatic smoke detection system and are prepared for the installation of an mist fire extinguishing system.

Schedule and type of contract

The schedule for delivery of the leased rolling stock expects reception of the first train in April 2006. The 13 trains required to put the first section of line L9 Sagrera Meridiana-Gorg / Can Zam into service must be delivered by November 2006, whereas the total of 50 trains should be available by June 2008.

The contract is for leasing and establishes a period of 18 years; once this period has elapsed, MTA may decide whether to extend the lease contract, or to acquire the trains at a price of about 50% their initial value.

Renovation of the fleet of Barcelona metro

This *renting* operation forms part of the process of extension and renovation of the rolling stock of Barcelona metropolitan railways and will represent an important renovation of the train fleet. At this time following leasing operations are in progress:

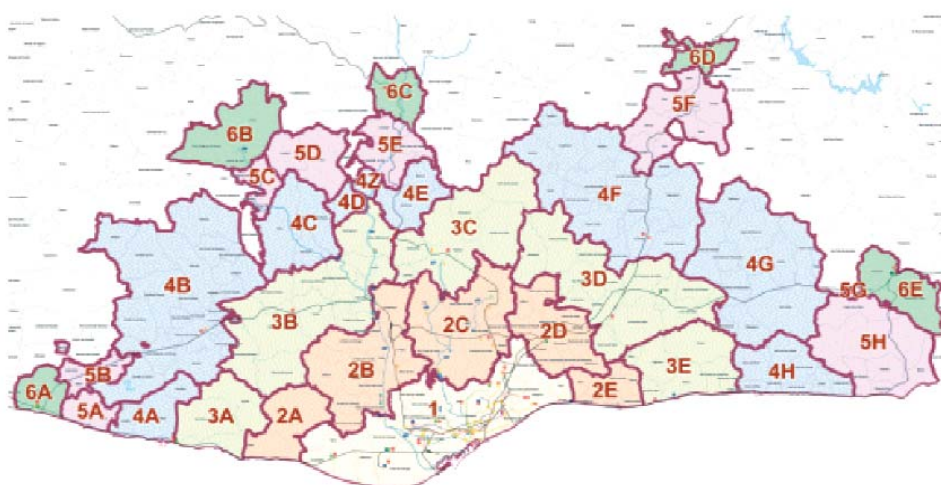
- 39 trains for the renovation and extension of the fleet for lines 5, 2 and 3 of the Barcelona metro, formalised with CAF and Alquiler de Trenes, AIE, on August 8, 2003.
- 10 trains for extension of fleet for line L1, required to absorb the demand generated by the coming into service of the first section of the new line L9. The *renting* operation for the 10 trains of L1 was adjudicated to CAF by the Board of Management of the MTA on December 3, 2004, and its formalisation is expected in April 2005.

4 INTEGRATED FARE SYSTEM

The project of the integrated fare system for the Barcelona metropolitan area, promoted by the associated administrative bodies, was approved by the Board of Directors of the MTA on November 15, 2000, its objectives were:

- Create an easy-to-understand fare system based on user accepted principles
- Favour the perception of the metropolitan public transport system as an integrated network
- Contribute to positioning public transport as a system that is more attractive to users

The zoning system adopted was 6 fare rings divided into zones.



The schedule for incorporation of different operators into the project was:

Year 2001

Barcelona Bus (previously Asser), Authosa, Autocars R. Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cingles Bus, Cinto Bus, Empresa Casas, Empresa Plana, Empresa Sagalés, FGC, FytSA, Hispano Igualadina, La Vallesana, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rodalies RENFE (first ring), Rosanbus, Sarbus, Soler i Sauret, TMB, Transports Generals d'Olesa, Transports Lydia, Transports Públics, Tusgsal and the urban services of Sabadell (TUS) and Sant Cugat del Vallès (Sarbus and Saiz Tour).

Year 2002

All RENFE suburban services, Bus Castellví, 25 Osona Bus (previously E. Pous), Hispano Llacunense, Marès-Trans, Montferri Hnos. and the urban services of Castellbisbal (A. Castellbisbal), Mataró (Mataró Bus) and Rubí (Public Transport), and the Port bus service (TCC).

Year 2003

The urban services of Terrassa (TMESA), El Papiol (Autos Castellbisbal), Granollers (Buses e Granollers), Vallirana (Soler i Sauret), Molins e Rei (Molins Bus UTE), Cerdanyola del Vallès (Sarbus), Vilassar-Cabrera e Mar (Empresa Casas), Igualada (TUISA); it also integrated the intercity service promoted by the town of Mollet del Vallès and the interurban services of the companies Hispano Llacunense and SA Masats Transports General.

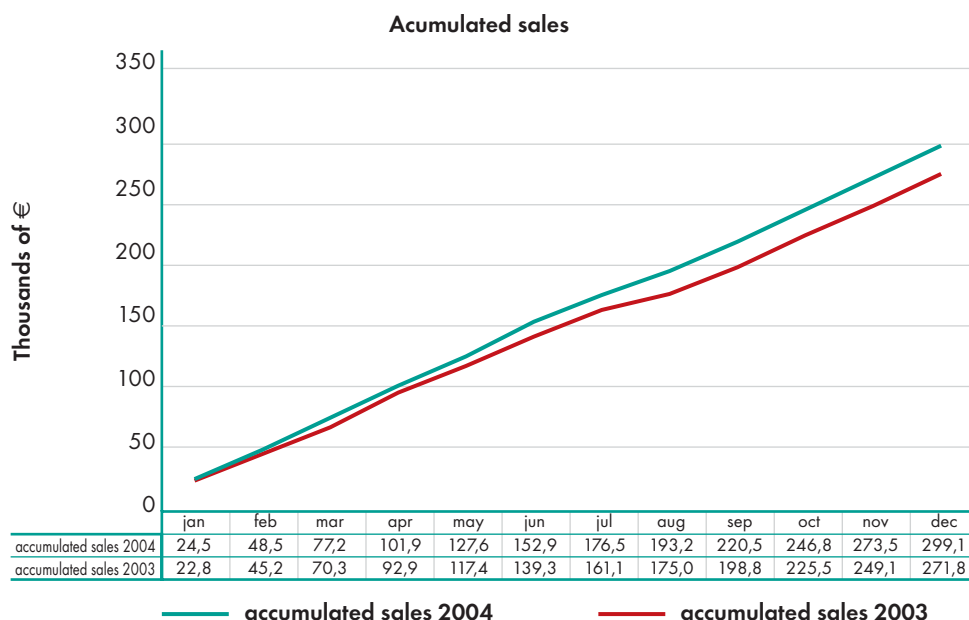
Year 2004

- January 3: CRA La Hispania, SA
- 7 January: Autocars Vendrell, SL
- April 3: Trambaix
- May 8: Trambesòs
- July 1: La Hispano Hilarienca, SA
- Adhesion agreements have been signed with the intercity service of Eurolines Peninsular and of the urban service of Sant Vicenç dels Horts (Tibus, SA), pending integration in early 2005

4.1. Sales and use of the integrated fare system (IFS)

In 2004 the income for the sale of integrated tickets was 299,119,448.77 € (without VAT). This income represents a growth of 10% compared to the figure at closure of the year 2003, which was 271,885,709.86 € (without VAT).

The accumulated monthly turnover for 2004 compared to 2003 is shown in the following graph.



A total of 38,314,462 units of integrated MTA tickets (excluding the T-Esdeveniment) have been sold representing a growth of 5.13% (36,443,513 units sold in the 2003 financial year).

The table below shows, by type of MTA ticket, the total sales, trips corresponding to the sales and the farebox for the 2004 financial year.

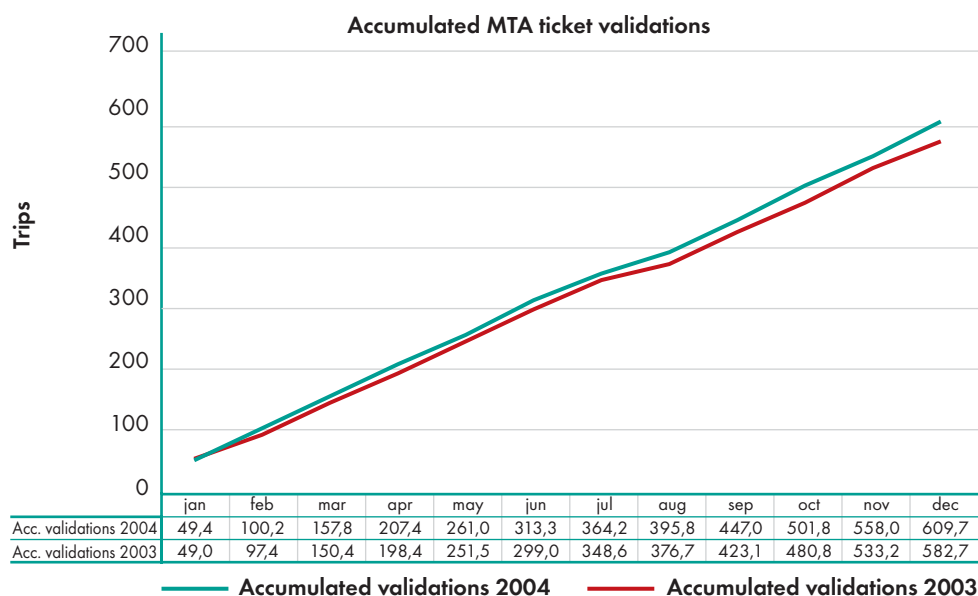
Sale of integrated tickets

	units sold	%	trips sold ⁽¹⁾	%	income	%
T-DIA	231.725	0,60	1.853.800	0,37	1.038.452,54	0,35
T-10	35.900.104	93,55	359.001.040	71,67	226.655.837,01	75,77
T-50/30	1.385.584	3,61	69.292.700	13,83	37.158.448,23	12,42
T-Mes	700.532	1,83	55.730.571	11,13	26.967.281,96	9,02
T-Esdeveniment	61.365	0,16	439.930	0,09	164.478,84	0,05
T-Trimestre	17.016	0,04	4.037.219	0,81	1.904.933,13	0,64
T-Jove	29.787	0,08	7.0699.244	1,41	3.347.493,46	1,12
T-Familiar	49.444	0,13	3.461.080	0,69	1.882.523,60	0,63
TOTAL	38.375.827	100	500.885.584	100	299.119.448,77	100

(1) as per assignation per ticket in the Table Regulation of the Chamber of Commerce

The total number of validations with integrated MTA tickets during 2004 was 609,747,973. This represents an increase of 4.6% compared to validations in the 2003 financial year (582,711,266).

The monthly validations for the year 2004 compared to 2003 is shown in the graph below.



Of the total of validations of MTA tickets for 2004, the T-10 ticket represented 71.8% of the trips with integrated tickets, followed by the T-50/30 which represented 13.7% and the T-Mes with 11.7% of the trips as shown in the table below.

Validations of MTA tickets 2004

	Validations	% use
T-DIA	997.908	0,16
T-10	437.815.185	71,80
T-50/30	83.547.839	13,70
T-Mes	71.279.053	11,69
T-Esdeveniment	814.896	0,13
T-Trimestre	4.318.019	0,71
T-Jove	6.579.690	1,08
T-Familiar	4.395.083	0,72
TOTAL	609.747.673	100

This distribution of the use of integrated tickets tends to stabilise if compared to the distribution of previous years.

Growth of validations of integrated tickets

	2001	2002	2003	2004
T-10	71,80%	72,34%	72,18%	71,80%
T-50/30	11,70%	13,33%	13,32%	13,70%
T-Mes	16,32%	12,30%	11,90%	11,69%
Others	0,18%	2,03%	2,60%	2,81%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

As for the incidence of integrated tickets on the total number of trips there is clear consolidation of the use of integrated tickets which represent a quota of almost 70% of the validations in the system.

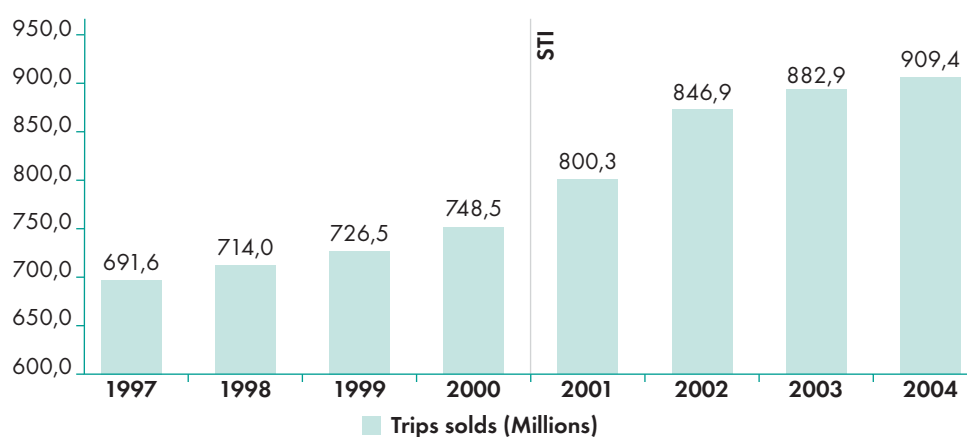
Incidence of integrated tickets on the system

	2001	2002	2003	2004
validations MTA tickets	461.616.879	551.995.924	582.711.266	609.747.673
total validations for the system	755.430.000	800.050.000	837.127.500	868.213.552
use of integrated tickets	61,11%	69,00%	69,61%	70,23%



ACTIONS DURING 2004

The transformation of tickets into trips, in order to compare the growth over the last few years, gives a totals number of trips sold for 2004 of 909.4 million as shown in the graph below. This represents an increase of 161 million trips since the implementation of the integrated fare system, an increase of 21.5%.



4.2. Intermodality index

The 2004 financial year was the second year of application of the distribution of the fare-box through the follow-up bit.

On 31-12-04 the database of the integrated fare management system counted 97,854,111 validations of integrated tickets with follow-up bit.

The table below shows intermodality for 2004 in comparison to that for 2003.

Intermodality index 2003 and 2004

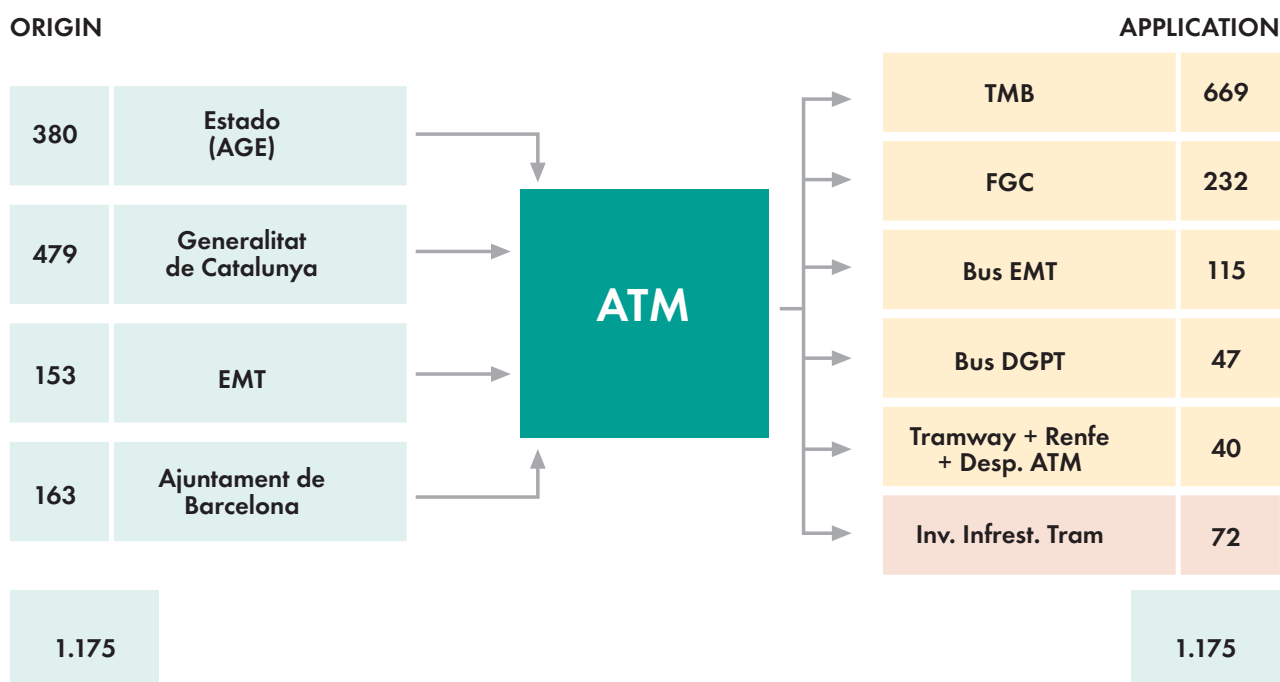
	index 2003 %	index 2004 %
T-DIA	6,66	9,55
T-10	19,85	20,14
T-50/30	26,19	26,22
T-Mes	14,00	20,27
T-Esdeveniment	12,64	18,99
T-Trimestre	19,52	21,56
T-Jove	19,52	21056
T-Familiar	17,36	20,11

5 FINANCING THE SYSTEM

Contract program 2002-2004

On December 13, 2004 the Contract program was signed between the General Administration of the State (AGE) and MTA. The program is for the period 2002-2004 to a total of 1,175 million Euros.

Origins and applications CP AGE-MTA 2002-2004 (M€)



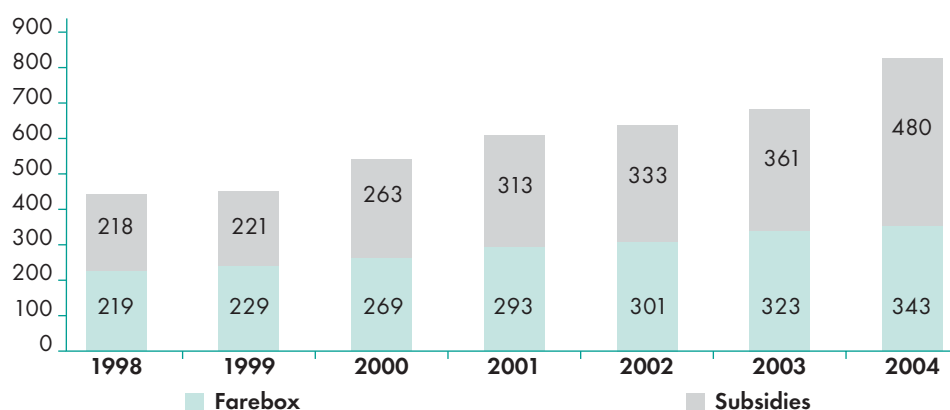
On the other hand the deficit in contributions for the period 2002-2004 and the final liquidation of the 1998-2001 Contract program has been estimated at 195 million Euros; the different administrative bodies will settle this debt with the MTA during the period 2006-2009.

Planned settlement of the deficit in contributions

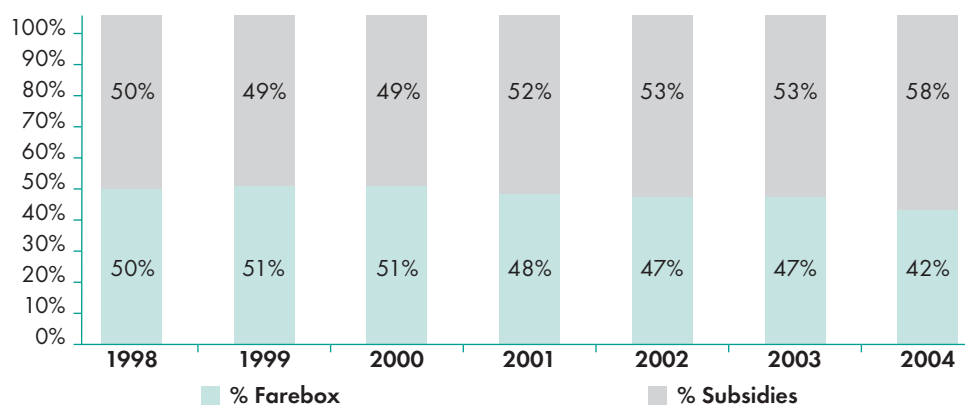
Administrative bodies	2006	2007	2008	2009	TOTAL
AGE	18,590	18,590	18,591	18,591	74,362
ATM	30,132	30,133	30,134	30,134	120,533
GENERALITAT	23,084	23,084	23,084	23,084	92,336
BARCELONA COUNCIL	4,331	4,331	4,332	4,332	17,326
EMT	2,717	2,718	2,718	2,718	10,871
TOTAL	48,722	48,723	48,725	48,725	194,895

The tables below show the financing of public transport in the Barcelona Metropolitan Area under the Contract program for the period 1998-2004, comparing the income from farebox with the subsidies from all public administrative bodies.

Income and subsidies (M€ current)



Income and subsidies (%)



6 OTHER ACTIONS

6.1. Planning of public transport services

Programs for new Collective Public Transport Services

The MTA maintains a database of applications made by different municipalities of the Barcelona Metropolitan Area for the implementation of new interurban collective transport services by road. These applications shall be analysed with the competent associated administrative bodies (DGPT and EMT).

Revision of the Plan for Night Bus Services

After of three years of operation of the night bus network TPC Nit, and in view of the information obtained on passengers carried, the initial plans have been revised to adapt them to the demand patterns identified during this period of time. During 2005 further analysis will be made in conjunction with the administration operating the services (DGPT) to decide whether to introduce changes in the network to make it even more efficient.

Collaboration with the Forum of Cultures 2004

In 2003 the Forum of Cultures 2004 and the MTA signed a collaboration agreement that considered aspects relative to the planning and issue of various specific transport tickets.

In regard to planning, the MTA drafted a plan to reinforce the various metro and bus lines that provided services to the Forum, including metro line L4, TMB bus lines and the night buses. In this same sense, the MTA designed the reinforcement of 7 of the night bus lines that already provided services, and drafted and managed agreements for the provision of services between the Forum, the DGPT - the Administration operating the lines-, the operator providing the service on each of the lines and the MTA which participated in aspects of the integrated fare system.

Collaboration with City Councils of the Barcelona Metropolitan Area

The line of collaboration with the various City Councils of the Barcelona Metropolitan Area that had already been initiated in previous years, increased significantly during 2004. The specific collaborations with City Councils have been:

- La Roca del Vallès: follow-up of the current agreement between the Town Hall, the DGPT, the MTA and the operator regarding supervision of the offer and evolution of demand of the subsidised line.
- Matadepera: study of mobility and proposed remodelling of the service inside the town and to Terrassa.
- Esparreguera: proposed remodelling of the urban service.
- Vallldoreix: proposed remodelling of the urban service.



- Sant Vicenç dels Horts: collaboration with the Town Hall to design a new network adapted to future fare integration.
- Igualada: proposed new bus network for all towns in the Conca d'Òdena area: Igualada, Vilanova del Camí, Santa Margarida de Montbui i Òdena, which includes the urban services of Igualada and interurban services between these towns.
- Santa Eulàlia de Ronçana: proposed urban line for inner services and connection with Granollers.
- Montcada i Reixac: on the suggestion of the Town Hall, analysis of the delays on the bus lines passing through this town using information provided by SAE.
- Sant Pere i Sant Antoni de Vilamajor: analysis of the current situation and proposed improvement of the service.
- Vallromanes: study of the adaptation of the fare zones to the bus lines serving the town.
- Parets del Vallès, Montmeló and Montornès del Vallès: provision of information to carry out a study of the accessibility to industrial estates in these towns.
- Corbera de Llobregat: meetings prior to the review study of the Quatre Camins shuttle service.

6.2 Sermetra

The company Sermetra, SL with capital provided by the MTA and BusMet Services, SL was inscribed in the Company Register on July 27, 2004.

The purpose of this company is maintenance of the integrated fare system and the Operational Aid Systems fitted to the bus fleet of the Barcelona Metropolitan Area, including the lease of the necessary common infrastructures as well as working systems derived from the evolution of these systems.

On December 23, 2004 an agreement was signed between the MTA, BusMet Services, SL and Sermetra, SL defining the system for financing Sermetra, it was agreed that:

- a) Control and Management Centre, whose purpose is the centralised management of incidents and breakdowns: financed by the MTA.
- b) Maintenance and repair of common components of the Ticket Sale and Validation System: financed by the operators.
- c) Maintenance and repair of the operators System of Exploitation Aid (SAE): financed 50% by the operators and the other 50% by the MTA.
- d) Maintenance of SAE infrastructures as well as servers and the radio communication network: financed by the MTA.



6.3 Area of exterior projection

6.3.1 EMTA

The MTA is a founding member of the *European Metropolitan Transport Authorities* (EMTA). The purpose of the EMTA is to promote and organise the relations between European organisations responsible for public transport by encouraging the exchange of information, experiences and research, and to make its voice heard before community institutions. It is made up of the transport authorities of 31 cities in 18 States and with 90 million inhabitants. This year a joint position has also been formulated on the proposal for community regulations on public transport services.

On the other hand, the EMTA has organised a working group to study the accessibility to means of transport by PRM, with the active participation of the MTA. This group commissioned a study on the "Application of new IT technologies to provide information on public transport to PRM in real time". This study was presented in Brussels this year.

6.3.2. Participation in European projects

Civitas - Miracles

The Miracles group is comprised of the cities of Rome, Barcelona, Winchester and Cork. The MTA has performed tasks related to the integration of the Baix Llobregat tramway in the public transport system and providing user information in real time in the tramway corridor.





Avatars

The purpose of the Avatars European project is the development and testing of software that simulates the movement of people in large installations in order to simplify their design and draw up emergency plans. The task of the MTA in this project is to validate and publish the results.

Urban Transport Benchmarking Initiative

The General Directorate of Transport and Energy (DG TREN) of the EU launched a benchmarking initiative in November 2003 consisting of the definition of a series of indicators used to determine the behaviour of a city in regard to the use of public transport and its contribution to sustainability. The MTA presides the working group in charge of "Demand Management". This group is also made up of the transport authorities of the cities of Paris, London, Warsaw, The Hague, Dublin and Oulu. The group has already presented its conclusions in Brussels.

6.3.3 Otras relaciones institucionales

Mobility Observatory

The *Mobility Observatory* is a document drafted at regular intervals by a working group comprised of the Ministries of the Environment and Development, as well as various Spanish transport authorities, including the MTA, and the Polytechnical University of Madrid. Once the document has been drafted its publication is programmed and prepared.

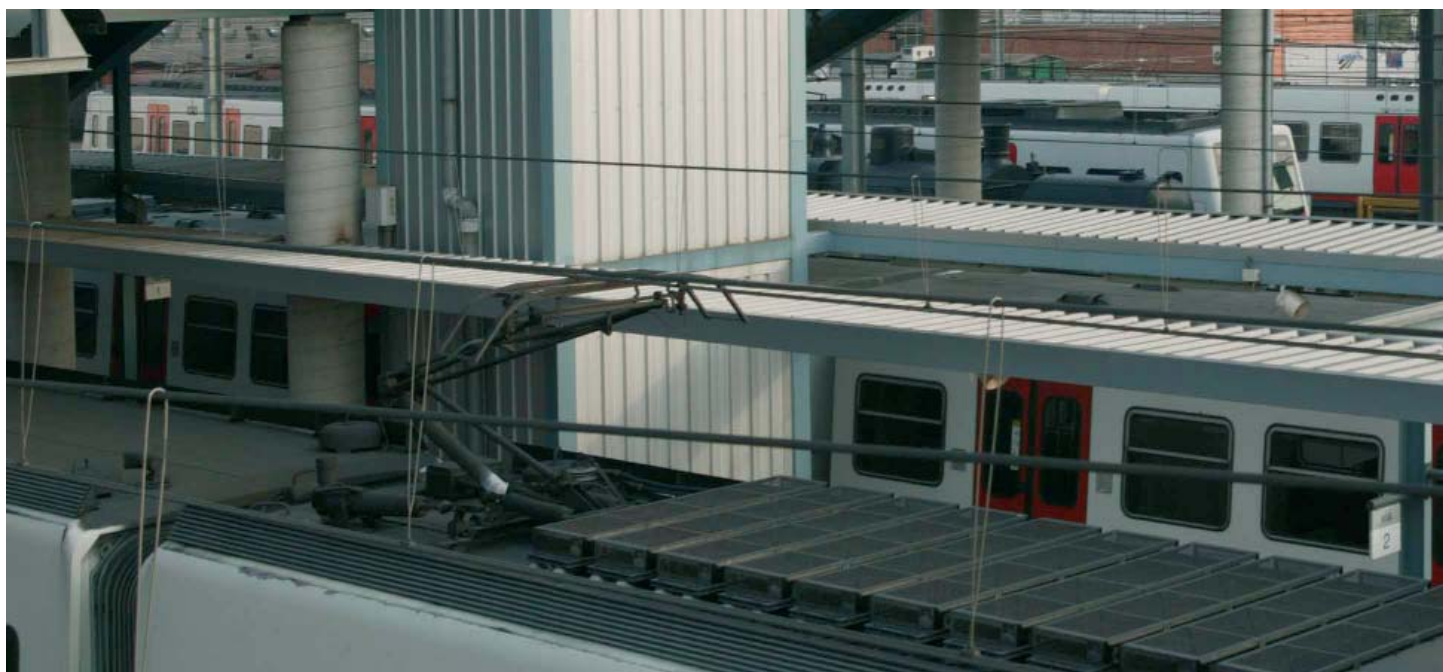
Foundation for Sustainable and Safe Mobility

This public body, constituted by the Autonomous Government of Catalonia (Department of PTO), Barcelona City Council and the Association for the Promotion of Public Transport, promotes all activities that potentiate sustainable mobility. To date it has created the company *Catalonia Carsharing*, which began its activities this year.

CERIDC

CERIDC, Centre for Studies and Research on Investment and Development, promotes business contacts between Catalonia and Morocco. It has requested the collaboration of the MTA in technical advisory areas.







3

System statistics

1 TransMet FIGURES 2004

Basic data 2004

	Lines	Lenght network (km)	Vehicles-km (millions)	Trips (millions)	Δ 04 / 03 (%)	Income (M€)
FMB (metro)	6	86,6	66,5	343,3	3,4%	156,41
FGC (1st Ring)	2	24,0	12,0	43,0	4,,7%	15,74
Rodalies Renfe (1st Ring)	4	94,0	nd	nd	nd	nd
Tranvía Metropolitano	4	18,5	1,1	7,7	-	3,10
TB (buses)	104	887,3	40,9	205,0	0,7%	92,54
Other EMT buses	77	1.939,0	22,2	60,3	5,4%	29,05
Total 1st ring IFS	197	3.049,4	142,7	659,3	4,0%	296,84
Other FGC	2	119,0	16,4	33,0	3,3%	31,30
Other Renfe suburban **	4	332,0	63,6	113,9	1,7%	96,29
Buses Generalitat	196	4.910,0	27,7	26,3	5,3%	24,61
Other urban buses	72	775,0	10,4	35,7	4,2%	16,53
Total other IFS	268	6.136,9	118,0	208,9	2,8%	168,73
TOTAL	465	9.186,3	260,7	868,2	3,7%	465,57

* Provisional data

** Data on Renfe Rodalies are for total integrated fare system

nd Not available

Rail transport. Year 2004

	Lines	Lenght network (km)	Station	Car-km (millions)	Trains/hour peak and direction	Trips (millios)	Income M€
Zone one IFS							
Metro							
Line 1		20,7	30	16,2	16	67,2	
Line 2		12,4	17	9,5	16	56,8	
Line 3		16,6	24	14,2	17	99,1	
Line 4		17,2	22	13,0	13	51,1	
Line 5		16,6	23	13,3	20	67,8	
Line 11		2,3	5	0,4	9	0,7	
Cable car		0,8	2			0,5	
Total	6	86,6	123	66,5	91	343,3	156,41
FGC							
Barcelona-Vallès Line		12,0	18	7,2	30	30,8	11,26
Llobregat-Anoia Line		12,0	10	4,8	11	12,2	4,49
Total	2	24,00	28	12,0	41	43,0	15,74
Renfe Rodalies							
C-1		29,1	8	nd	10	nd	
C-2		35,1	10	nd	2	nd	
C-3		3,3	6	nd	2	nd	
C-4		26,5	4	nd	13	nd	
Total	4	94,0	28		39		nd
Tramvia Metropolita							
Trambaix	3	12,0	25	0,8	8	5,9	2,40
Trambesós	1	6,5	14	0,3	4	1,8	0,70
Total	4	18,5	39	1,1	12	7,7	3,10
Total 1st FSI	16	223,1	218	78,5	183	394,0	175,25

	Lines	Lenght network (km)	Station	Car-km (millions)	Trains/hour peak and direction	Trips (millios)	Income M€
Rest of IFS							
FGC							
Barcelona-Vallès Line		32,0	14	9,0	20	25,5	22,23
Llobregat-Anoia Line		87,0	29	7,3	7	7,3	9,03
Gelida Funicular		0,9	3			0,1	0,04
Total	2	119,9	46	16,4	27	33,0	31,30
Renfe Rodalies (**)							
C-1		61,8	16	18,3	10	32,2	
C-2		94,8	20	19,1	14	37,4	
C-3		56,4	12	5,4	2	7,9	
C-4		119,0	28	20,7	13	36,3	
Total	4	332,0	76	63,6	39	113,90	96,29 *
Total Other FSI	6	451,9	122	79,9	66	146,9	127,59
Total rail system	16	675,0	340	158,4	249	540,9	302,84

* Provisional data

** Data on Renfe Rodalies are for total integrated fare system

nd Not available

Summary of Rail transport

	Car-km (millions)	Δ 04 / 03 (%)	Trips (millions)	Δ 04 / 03 (%)	Income M€
Metro	66,5	3,8%	343,3	3,4%	156,41
FGC	28,3	1,1%	75,94	4,1%	47,05
Renfe Rodalies	63,6	1,6%	113,9	1,7%	96,29 *
Tramvia Metropolità	1,1	—	7,7	—	3,10
Total Rail Transport	159,5	2,4%	540,9	4,6%	302,84

* Provisional data

Bus transport. Year 2004

Zone one IFS

	Vehicles-km (millions)	Trips (millions)	Δ 04 / 03 (%)	Income M€
EMT Buses				
Transports de Barcelona	40,9	205,0	0,7%	92,54
Authosa	0,3	2,2	0,7%	0,69
Mohn SL	5,5	10,8	8,2%	4,82
Oliveras SA	2,2	5,6	10,0%	2,13
Rosanbus SL	2,3	7,1	19,6%	2,78
TCC (SA, SL)	1,6	2,5	6,7%	6,10
Tusgsal	9,7	30,7	1,3%	12,07
Soler i Sauret SA	0,4	1,0	9,3%	0,34
Transports Lydia SL	0,2	0,4	-2,2%	0,11
Total 1st Ring IFS	63,2	265,4	1,71%	121,59

Resto of the IFS

Intercity transport	Vehicles-km (millions)	Trips (millions)	Δ 04 / 03 (%)	Income M€
Interurban transport				
Autocars R. Font SA	0,8	0,9	2,9%	0,64
Barcelona Bus SL*	0,3	0,3	—	0,38
Cingles bus SA*	1,2	1,1	—	0,75
CRA La Hispania SA	1,4	1,2	—	1,11
Empresa Casas SA	3,9	2,6	7,5%	2,67
Empresa Sagalés SA	2,6	2,6	—	2,51
Empresa Plana	1,1	1,4	—	1,07
FYTSA	2,0	2,4	10,7%	2,48
La Hispano Igualadina	3,2	1,6	8,0%	2,60
La Vallesana SA	0,9	0,9	0,1%	0,69
Sarbus (Martí i Renom SA)	3,4	5,1	0,8%	3,86
Soler i Sauret SA	1,9	3,1	3,7%	2,30
Others (15)	5,0	3,5	16,6%	3,54
Total intercity transport	27,7	26,3	5,31%	24,61

Municipal urban transport

Other urban buses	Vehicles-km (millions)	Trips (millions)	Δ 04 / 03 (%)	Income M€
Autobusos de Granollers	0,4	0,9	-5,6%	0,55
CTSA-Mataró Bus	1,1	5,0	2,9%	2,32
Transports Públics Sa (Rubí)	0,6	1,5	7,2%	0,60
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	2,8	12,9	0,8%	6,04
Sarbus+Saíz (Sant Cugat)	0,9	1,1	-0,1%	0,33
TMESA (Terrassa)	2,5	10,4	2,4%	5,12
TCC (Vilanova i la Geltrú)	0,4	0,6	10,8%	0,39
Others (24)	1,8	3,2	34,8%	1,18
Total	10,4	35,7	4,18%	16,53

Summary of bus transport

	Vehicles-km (millions)	Δ 04 / 03 (%)	Trips (millions)	Δ 04 / 03 (%)	Income M€
EMT Buses	63,2	0,5%	265,4	1,7%	121,59
Interurban transport	27,7	21,9%	26,3	5,3%	24,61
Municipal urban transport	10,4	0,1%	35,7	4,2%	16,53
Total transport in bus	101,3	5,2%	327,4	2,3%	162,72

2 STUDIES AND SURVEYS

2.1. Daily Mobility Survey 2001 (EMQ'01)

During 2004 exploitation of the daily mobility survey carried out in 2001 continued. The last 5 publications were:

Volume 7 Analysis of the subjective dimension of mobility

Mobility has a subjective component: perception. This volume analyses the declared use of means of transport, the reasons for the use of cars, the degree of awareness of the public transport offer, an estimate of the monthly cost of public transport and a private vehicle, the degree of knowledge of the MTA and the integrated fare system. All from the perception of the people surveyed.

Distribution of the types of preferred use declared by transport system

declared preferred use	men	women	total
on foot	26,1%	31,7%	29,0%
public transport	29,6%	42,3%	36,2%
private vehicle	44,4%	25,9%	34,8%
total	100%	100%	100%

A total of 37.1% of those surveyed knew about the integrated fare system, with an average score of 8.02. It is important to note that close to one fourth of individuals gave it a score of 10.

Volume 8 Analysis of the mobility in the main municipalities of the BMA

This volume analyses mobility in the main municipalities of the BMA. The towns subject to analysis are those with the largest demographic volume and regional capitals that have less than 50,000 inhabitants, the result was 18 townships: Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Sabadell, Terrassa, Santa Coloma de Gramenet, Mataró, Cornellà de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, El Prat de Llobregat, Rubí, Viladecans, Cerdanyola del Vallès, Granollers, Vilanova i la Geltrú, Sant Cugat del Vallès, Sant Feliu de Llobregat and Vilafranca del Penedès.

A detailed study structured in three different parts was developed for each one:

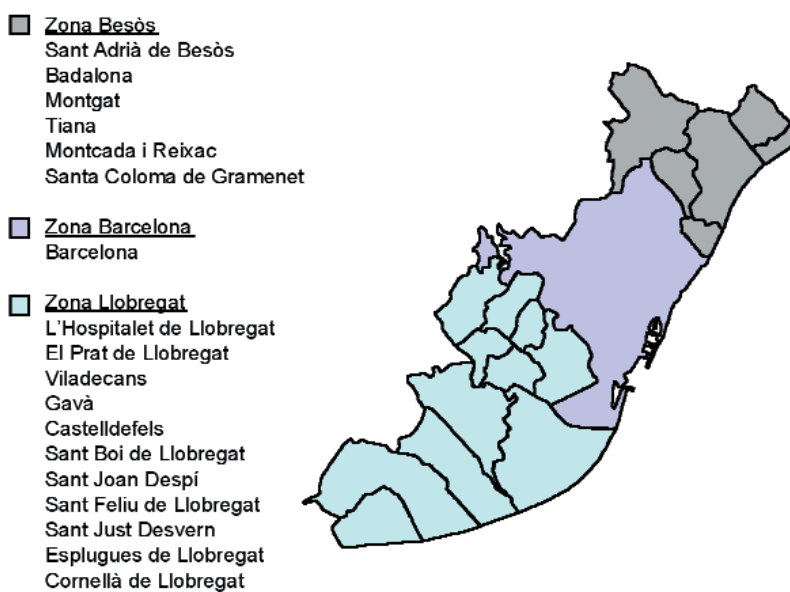
- the characterisation of global mobility (trips with origin and/or destination in the municipality analysed): territorial relation, modal distribution, reasons for the trip, type of day, analysis of intermodality,
- characterisation of the mobility of residents in the municipality analysed, and
- finally the opinion of residents in the municipality regarding key aspects of mobility: perception of the use of different modes, assessment of the means integrating the transport offer and reasons for the use of a private vehicle.

Volume 9 Analysis of mobility to the first ring

Analysis of mobility to the first ring from a double point of view: trips of residents to the first ring and, on the other hand, trips to the first ring made by the group of residents over 3 years of age in the MTA geographical area.

The eighteen municipalities of the first ring have been structured in three zones: Besòs, Barcelona and Llobregat.

Division of the first ring



A total of 30,308,179 weekly trips were made to the first ring by residents over 3 years of age.

In the period of the study the population analysed was 2,562,871 inhabitants, therefore the average is 11.8 trips per inhabitant per week.

Distribution of the population and trips by area of residence

	individuals		trips		average trips	ratio ⁽¹⁾
	frequency	percentage	frequency	percentage		
Barcelona	1.464.667	57,1%	14.242.230	56,9%	11,77	1,00
Besòs area	391.539	15,3%	5.264.567	17,4%	13,45	1,14
Llobregat area	706.666	27,6%	7.801.382	25,7%	11,04	0,93
Total	2.562.871	100%	30.308.179	100%	11,83	1

(1) ratio = percentage trips / percentage population

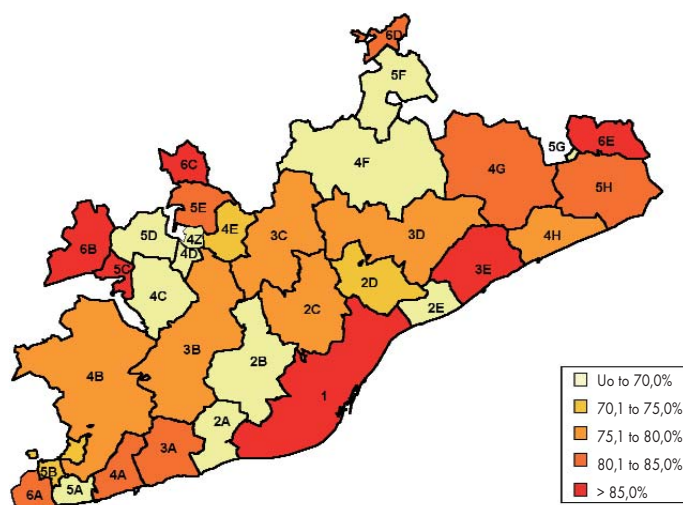
Regarding the modal distribution, note that public transport (35.7%) and travel by foot (35.3%) show a predominant position, whereas the private vehicle presents a much lower market share (29.0%).

Volume 10 Mobility analysis from the perspective of fare zones and main lines

The analysis of mobility by fare zones shows that 86% of trips are made, entirely within the area of residence:

- residents in the central area are those showing the greatest self-control (92.2%)
- residents in the zones of ring 6 and ring 3 have the second level of self-control. These areas include the major cities in the area of the MTA (Martorell, Terrassa, Granollers, Mataró, Manresa, Vic, ...)
- the residents in intermediate areas show a lower percentage of self-control. This situation assumes its maximum expression in the case of residents in the zones of ring 2.

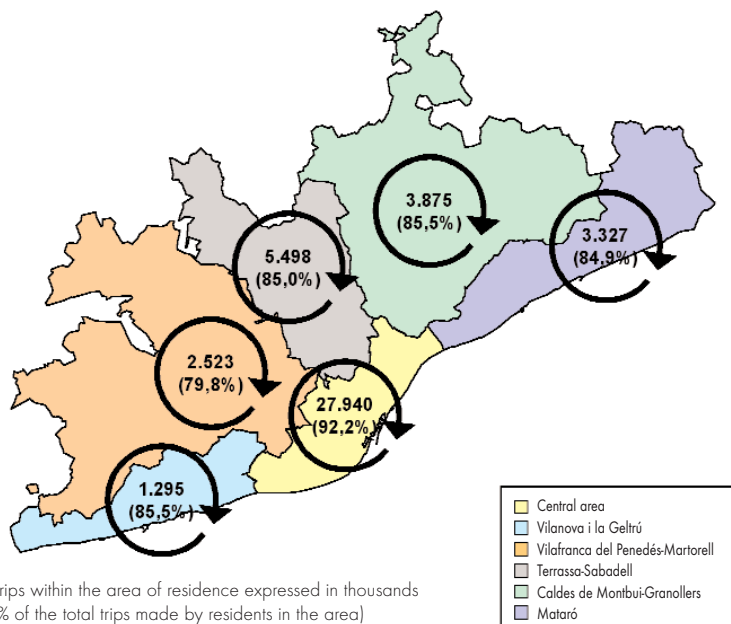
Percentage of self-control per area of residence



(*) Trips with origin and destination in the zone of residence on the total trips made

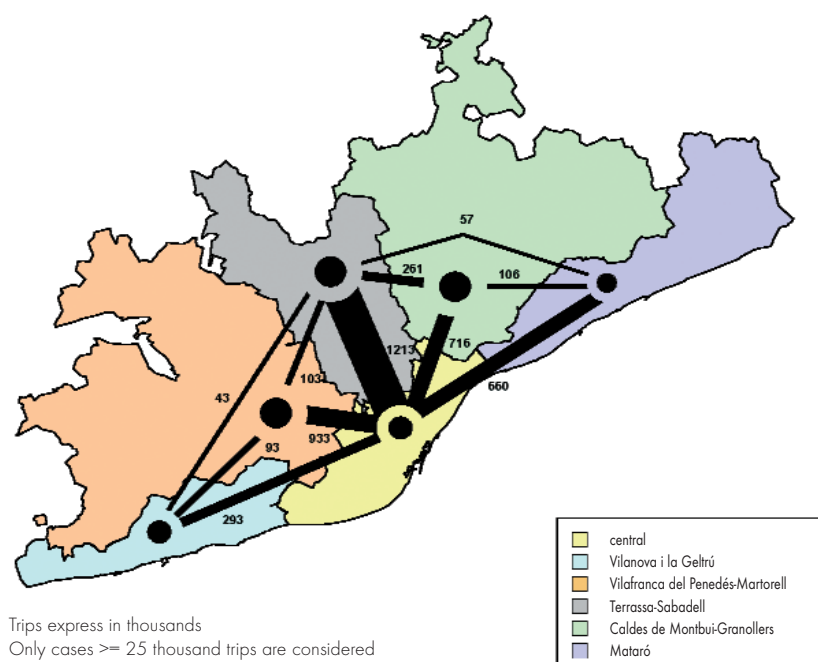
The structure in mainline connections, apart from adapting to a basically radial mobility, is also based on criteria of availability of infrastructures (fast highways and railways). Six areas have been distinguished: the central area (zone 1) and five main communication lines spread radially around first ring.

Percentage of self-control per area of residence



Trips within the area of residence expressed in thousands (% of the total trips made by residents in the area)

Main trips between corridors per origin and destination



Volume 11 Analysis of mobility networks in the BMA

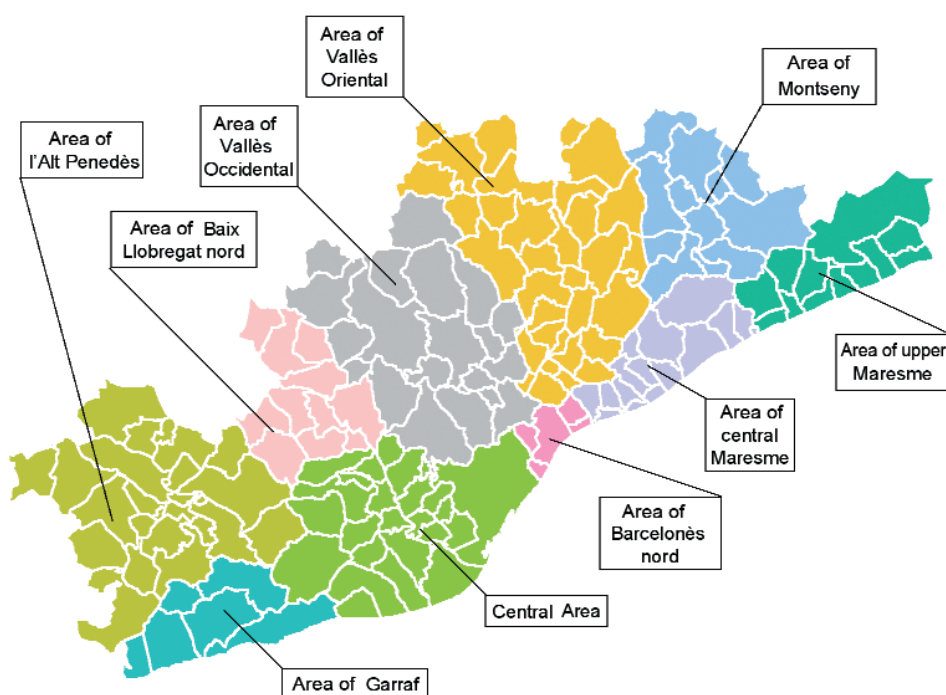
Based on the flow of mobility observed in the EMQ'01, an analysis was made of territorial movement within the BMA). An approximation to the purpose of the study was made by network analysis; the basic nodes of the network are the 164 municipalities making up the BMA and the relations studied are the flow of trips between them.

The analysis was at an intermediate level between the minimum unit (municipality) and the global network (BMA): groups of municipalities that show a level of association that is high enough to consider them homogeneous subgroups (areas of cohesion).

The statistical technique used was *cluster analysis*: it classifies a group of objects, bodies or individuals in groups that are as homogeneous as possible on the basis of information in terms of a series of different variables.

After applying this technique and analysing the results, it was decided that the best solution involves considering that the BMA is comprised of ten areas of cohesion, *clusters* or groups of municipalities: the central area, the area of Garraf, the area of Alt Penedès, the area of Baix Llobregat north, the area of Vallès Occidental, the area of Vallès Oriental, the area of Montseny, the area of Alt Maresme, the area of Central Maresme and the area of North Barcelonès.

Areas of cohesion of the BMA: ideal solution (ten clusters)

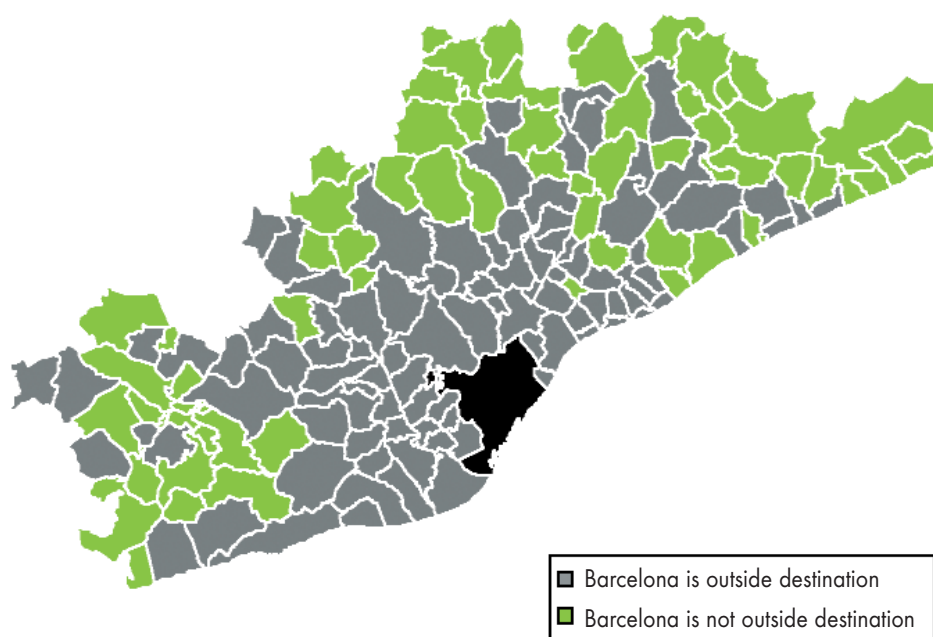


Even though the BMA comes close to a multipolar model, Barcelona presents a capacity of attraction far above that of the other nodes, superimposing its area of influence on that of other metropolitan sub-centres.

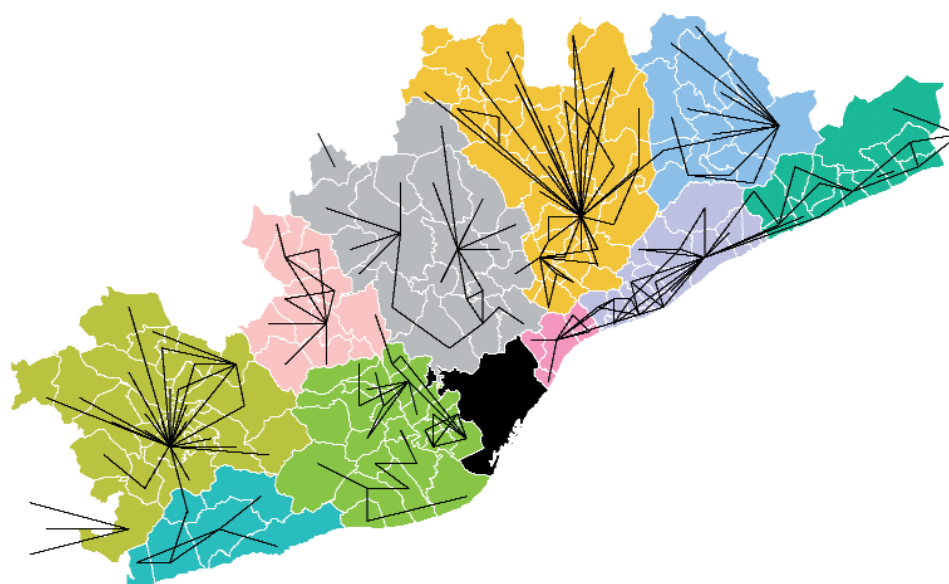
Analysis of the internal structure of the areas of cohesion was based on the calculation of three basic indicators: main external relations, nodal degree and degree of centralisation. Applying the same method to the study of the network global, shows how the incidence of Barcelona extends over the major part of the territory. However it does lose presence and intensity with distance. In relative terms, 57.1% of municipalities emit significant flows. The channelling capacity of Barcelona is reduced by the presence of horizontal structures (second range polarity).

In this sense, the degree of centralisation of the network is 56.3%.

Main external relations: Barcelona as a destination



Main external relations: excluding the cases of Barcelona as a destination



The most outstanding sub-centres are the major cities: Terrassa, Sabadell, Mataró, Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès and Martorell.

Apart from these cities, there is also the presence of new central nodes (Cerdanyola, Sant Cugat or Mollet) and *edge cities* (Sant Celoni, Sant Sadurní d'Anoia, Calella or Arenys de Mar), towns located on the edge of the region, along the coastline or on inland limits.

2.2. Working Day Mobility Survey 2004 (EMEF'04)

The MTA and Barcelona City Council commissioned the Institute of Regional and Metropolitan Studies of Barcelona with the second edition of the Working Day Mobility Survey (EMEF'04).

The universe to be studied was comprised of residents in the BMA over 15 years of age. During the period of the study the population to be analysed was a total of 3.7 million individuals.

The objective of the research was to analyse mobility on working days. For this reason information was gathered on trips carried out on the last working day, from Monday to Friday not a public holiday.

The residents in the area of the study were classified in two basic types depending on their types of mobility: general population and professionals. On the other hand, a second distinction was established within the first category: general population without mobility and general population with mobility.

The three basic profiles thus defined range from the absence of mobility to the maximum degree of mobility. The population was distributed as follows: general population without mobility (13.2%), general population with mobility (84.4%) and professionals (2.4%).

Distribution of the population and trips according to basic mobility profiles

Population	individuals		trips		average trips
	frequency	percentage	frequency	percentage	
General without mobility	493.697	13,2%	0	0,0%	0,00
General with mobility	3.163.765	84,4%	11.019.414	89,1%	3,48
Professionals	89.509	2,4%	1.352.695	10,9%	15,11
Total	3.746.971	100%	12.372.109	100%	3,30

On a working day, residents in the BMA over 15 years of age make 12.4 million trips. Analysis of the distribution of these trips according to the reason and the main system of transport reveals that obligatory mobility (33.9%) predominates over non-obligatory mobility (27.0%), whereas the rest of the trips correspond to returns to home (39.1%).

Almost half the trips were made using a private vehicle (46.8%). In a second term is the mode on foot (30.2%), followed by public transport (22.9%).

Reasons for trips to the BMA according to basic mobility profiles

	general population	professionals
trips	average of 3 per working day	average of 15 per working day
reasons	30.4% non-obligatory reason 25.8% obligatory reason tendency to the pendulum effect: 43.9% of trips with home as the destination	almost all for reasons of employment tendency to triangulation or linking trips
means used	mainly the private vehicle prone to foot and public transport	79.5% of trips by private vehicle

The travel system for professional (high degree of mobility, intensive use of the private vehicle and tendency to linking trips for work) mainly determines the general mobility: preponderance of the obligatory over non-obligatory reasons, reduction of the relative weight of the pendulum movement and greater presence of the private vehicle.

Distribution of trips by reason

	partial map ⁽¹⁾	global map ⁽²⁾
obligatory mobility	25,8%	33,9%
non-obligatory mobility	30,4%	27,0%
return home	43,9%	39,1%
total	100%	100%

(1) excluding professionals (2) including professionals

Distribution of trips according to main means of transport

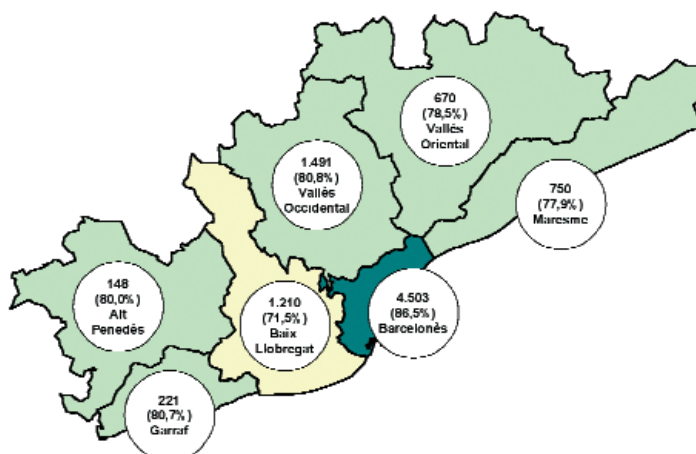
	partial map ⁽¹⁾	global map ⁽²⁾
on foot	33,9%	30,2%
public transport	23,3%	22,9%
private vehicle	42,8%	46,8%
total	100%	100%

(1) excluding professionals (2) including professionals

Excluding professionals from the analytical process there are a total of 11 million trips, an average of 3.01 trips per working day per individual. The analysis below concentrates on trips by the general population.

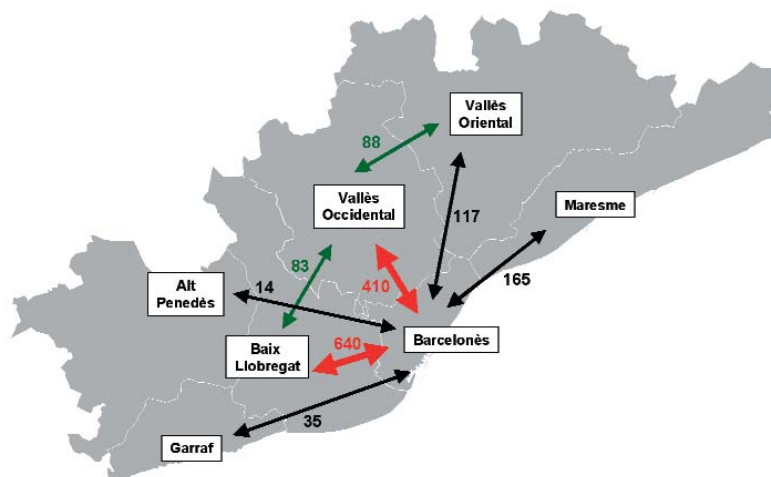
The BMA is characterised by its high overall self-control: 98.2% of the trips by the general population, on a working day, are made within the region. The closed character of the region, on a general level, can not be extrapolated to the different units it is composed of. In fact, there are important differences in self-control when making the analysis by region of residence.

ASelf-control by region of residence



Trips of residents with origin and destination in the region. Expressed in thousands
(% on the total trips by residents in the region)

Main trips between regions



Trips expressed in thousands
Only flows of >50.000 trips/day, except connections with the Barcelona, which considers all

Analysis of its modal distribution shows that the private vehicle is the predominant means of transport (42.8%), followed by on foot (33.9%) and public transport (23.3%).

Modal distribution of the trips on a working day

frequency	Barcelona	rest of 1st ring	total of 1st ring	rest of BMA	total of BMA
on foot	1.369.462	969.126	2.338.588	1.395.632	3.734.220
public transport	1.452.109	650.599	2.102.708	465.605	2.568.313
private vehicle	978.754	1.079.172	2.057.926	2.658.956	4.716.882
total	3.800.325	2.698.897	6.499.222	4.520.193	11.019.415
%	Barcelona	rest of 1st ring	total of 1st ring	rest of BMA	total of BMA
on foot	36,0%	35,9%	36,0%	30,9%	33,9%
public transport	38,2%	24,1%	32,4%	10,3%	23,3%
private vehicle	25,8%	40,0%	31,7%	58,8%	42,8%
total	100%	100%	100%	100%	100%

Analysis by sex shows that men have a slightly higher mobility than women. The average number trips on a working day for men is 3.1 and for women it is 2.9.

Whereas the main reason for mobility among women is non-obligatory, in the case of men the situation is more evenly balanced.

In regard to the modal distribution, 51.8% of trips by men are made by private vehicle. The other trips are made on foot (29.8%) and by public transport (18.4%).

The modal distribution of mobility among women shows a more evenly balanced situation: the differences in the market shares are much smaller. Nevertheless, the majority of trips by women are made on foot (37.8%).

Distribution of modes by sex

	on foot	public transport	private vehicle	total
men	29,8%	18,4%	51,8%	100%
women	37,8%	28,0%	34,2%	100%
total	3,9%	23,3%	42,8%	100%

There is an inverse relation between age and degree of mobility among individuals: the more advanced the age, the lower the average number of trips. Younger people make an average of 3.27 trips and older people 2.19 trips.

The younger age group presents greater use of public transport, making a third of their trips using this means of transport.

Distribution of modes by sex

	on foot	public transport	private vehicle	total
16 to 29 years	23,2%	31,7%	45,1%	100%
30 to 65 years	31,1%	19,9%	49,1%	100%
over 65	65,0%	21,5%	13,5%	100%
total	33,9%	23,3%	42,8%	100%









4

Audit Report



**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ,
CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL
SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT
PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (ATM)**

**Informe d'auditoria dels Estats i Comptes Anuals
de l'exercici 2004**

Març 2005



INFORME D'AUDITORIA DELS ESTATS I COMPTES ANUALS

Al Consell d'Administració de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA

- 1 - Hem auditat els estats i comptes anuals de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM), que comprenen el balanç de situació al 31 de desembre de 2004, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual acabat en la data esmentada, la formulació dels quals és responsabilitat dels Administradors de l'ATM. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats estats i comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb les normes d'auditoria generalment acceptades que requereixen l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels estats i comptes anuals i l'avaluació de la seva presentació global, dels principis comptables aplicats en l'àmbit de les administracions públiques i de les estimacions realitzades.
- 2 - Els administradors de l'ATM presenten, a efectes comparatius, amb cadascuna de les partides del balanç, del compte de resultats i del quadre de finançament, a més de les xifres de l'exercici 2004, les corresponents a l'exercici anterior. La nostra opinió es refereix exclusivament als estats i comptes anuals de l'exercici 2004. Amb data 27 de febrer de 2004 vàrem emetre el nostre informe d'auditoria sobre els estats i comptes anuals de l'exercici 2003, en el qual vàrem expressar una opinió favorable amb una incertesa.
- 3 - Tal i com s'esmenta en les Notes 12.3 i 13.1 de la memòria que s'adjunta, actualment es troba en negociació entre l'ATM, l'Administració General de l'Estat i les Administracions Consorciades, el Contracte-Programa que hauria de preveure les aportacions de les Administracions per cobrir les necessitats de finançament del transport metropolità a partir de l'exercici 2005 inclòs els imports no coberts fins ara relatius a les inversions dels Tramvies Diagonal-Baix Llobregat i Glòries-Besòs. En espera de les negociacions en curs per assolir el finançament necessari i de la determinació del imports definitius a liquidar als concessionaris dels Tramvies, l'ATM no ha comptabilitzat al 31 de desembre de 2004 cap import a pagar per aquest concepte.
- 4 - En la nostra opinió, llevat de l'efecte dels ajustaments que poguessin ser necessaris si es conegués el desenllaç final de la incertesa descrita en el paràgraf anterior, els estats i comptes anuals de l'exercici 2004 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM al 31 de desembre de 2004, dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en la liquidació de pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual acabat en aquesta data, i contenen la informació necessària i suficient per a la seva interpretació i comprensió adequada, de conformitat amb els principis i normes de comptabilitat per a les administracions públiques, que mantenen uniformitat amb els aplicats l'exercici anterior.

Barcelona, 30 de març de 2005

GABINET TÈCNIC
D'AUDITORIA I CONSULTORIA, S.A.

Enric Ribas i Miràngels
Soci - Auditor de Comptes





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2004 I 31-12-2003

ACTIU		
	2.004	2.003
IMMOBILITZAT MATERIAL	5.036.897,56	5.191.690,83
CONSTRUCCIONS	309.881,96	309.881,96
MAQUINÀRIA, INSTAL·LACIONS I ESTRIS	56.228,98	50.942,52
MOBILIARI	89.478,55	75.724,95
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	398.675,45	259.212,39
INSTAL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	6.774.791,45	6.216.263,93
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-2.592.158,83	-1.720.334,92
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	435.758,46	804.878,98
SOFTWARE	1.246.157,37	1.228.042,17
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	22.926,81	22.926,81
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-833.325,72	-446.090,00
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	3.532.252,35	2.619.643,74
INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.532.252,35	2.619.643,74
IMMOBILITZAT FINANCER	30.000,00	30.000,00
ACCIONS SENSE COTITZACIÓ OFICIAL	30.000,00	30.000,00
DEUTORS	127.037.609,04	22.798.247,23
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	126.987.777,22	22.752.915,05
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	16.400,00	29.947,38
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	33.431,82	15.384,80
COMPTES FINANCERS	135.989.882,65	75.586.604,79
FIANCES A CURT TERMINI	21.189,03	18.167,03
ENTREGUES EN EXECUCIÓ D'OPERACIONS	134.902.615,13	75.300.293,05
CAIXA	0,00	0,00
ALTRES PARTIDES PENDENTS D'APLICACIÓ	0,00	400,03
BANCS I INSTITUCIONS DE CRÈDIT. COMPTES OPERATIUS	1.066.078,49	267.744,68
BANCS I INSTITUCIONS DE CRÈDIT. COMPTES RESTING DE RECAPTA	0,00	0,00
BANCS I INSTITUCIONS DE CRÈDIT. COMPTES FINANCERS	0,00	0,00
FORMALITZACIÓ	0,00	0,00
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	2.693.794,93	6.179.589,74
DESPESES AVANÇADES		
INGRESSOS DIFERITS	2.693.794,93	6.179.589,74
RESULTAT DE L'EXERCICI		
TOTAL ACTIU	274.756.194,99	113.210.655,31
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	175.469,07	871.748,57
PRESSUPOST DE DESPESES D'EXERCICIS POSTERiors	175.469,07	871.748,57
COMPTES D'ORDRE	32.864.558,68	32.886.702,68
AVALS REBUTS	32.864.558,68	32.869.874,68
AVALS PROVISIONALS		16.828,00

El Director General,

El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2004 I 31-12-2003

PASSIU		
	2.004	2.003
PATRIMONI I RESERVES	5.623.106,80	4.881.251,17
PATRIMONI	5.623.106,80	4.881.251,17
SUBVENCIONS DE CAPITAL	8.156.168,54	7.470.005,19
DEL SECTOR ESTATAL	7.854.132,25	6.962.172,00
DE COMUNITATS AUTÒNOMES	302.036,29	507.833,19
DEUTES A CURT TERMINI	245.418.544,97	81.513.343,55
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG.ORDENATS PRESS.C	13.648.939,16	32.479.117,65
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS.TANCATS	0,00	50.085,17
CREDITORS PER PAGAMENTS ORDENATS. PRESS.CT	60.757.846,02	0,00
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	20.173,85	29.754,15
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	4.032,90	4.603,52
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER IVA	375.903,45	512.251,90
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	162.339.719,37	44.131.179,96
FIANCES A CURT TERMINI	53.746,11	33.120,83
CREDITORS PER DEVOLUCIONS D'INGRESSOS	0,00	0,00
OPERADORS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	8.218.184,11	4.273.230,37
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	14.494.093,49	18.604.199,77
DESPESES DIFERIDES	4.421.984,55	8.361.872,15
INGRESSOS AVANÇATS	10.072.108,94	10.242.327,62
RESULTAT DE L'EXERCICI	1.064.281,19	741.855,63
TOTAL PASSIU	274.756.194,99	113.210.655,31
COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI	175.469,07	871.748,57
DESPESES COMPROMESES D'EXERCICIS POSTERIORIS	175.469,07	871.748,57
COMPTES D'ORDRE	32.864.558,68	32.886.702,68
AVALISTES	32.864.558,68	32.869.874,68
DEPOSITANTS D'AVALS PROVISIONAL	0,00	16.828,00

El Director General,

El Cap d'Administració





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2004 I 31-12-2003

	2.004	2.003
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	662.831.292,25	573.517.199,73
VENDES DE SERVEIS	316.690.289,36	291.945.992,54
INGRESSOS FINANCERS	51.924,68	118.217,86
INDEMNITZACIONS	0,00	0,00
D'ORGANISMES AUTONOMS ADMINISTRATIUS	374,79	485,85
D'ORGANISMES AUTONOMS ADMIN ENTITAT LOCAL	0,00	1.309,27
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	112.190.269,72	94.730.400,48
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	95.186.533,84	82.790.068,92
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	101.026.107,13	81.272.613,60
TRANSFERÈNCIES DE L'EXTERIOR	60.925,70	11.573,51
REINTEGRAMENTS DE PRESSUPOSTOS TANCATS	0,00	9.105,65
ALTRES INGRESSOS	95.097,24	5.211,56
INGRESSOS PER TRANSFERÈNCIA DE COMUNITAT AUTONOMA	37.529.769,79	22.632.220,49
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	658.650.933,30	571.392.014,63
SOUS I SALARIS	1.272.212,21	1.325.762,46
INDEMNITZACIONS PER RAÓ DE SERVEI	33.626,90	70.046,39
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	268.958,94	288.500,50
ALTRES DESPESES SOCIALS	19.460,60	24.283,96
ARRENDAMENTS	138.251,54	118.969,87
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	782.364,46	561.687,56
SUBMINISTRAMENTS	22.084,28	22.141,64
COMUNICACIONS	79.318,37	129.176,98
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	313.940.630,07	289.322.352,75
PRIMES D'ASSEGURANCES	41.341,06	43.591,86
MATERIAL D'OFICINA	43.556,20	77.175,66
DESPESES DIVERSES	498.576,29	493.991,96
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	201.111.942,66	203.215.000,00
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	43.315.000,00	34.425.605,00
TRANSFERÈNCIES A INSTITUCIONS SENSE FINAL. LUCRE	0,00	0,00
TRANSFERÈNCIES CORRENTS A EMPRESES PRIVADES	58.813.039,72	17.760.832,82
TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL A EMPRESES PRIVADES	38.021.635,91	23.294.172,40
TRIBUTS ESTATALS	248.934,09	218.722,82
MARGE BRUT	4.180.358,95	2.125.185,10
DESPESES FINANCERES	2.636.633,86	983.695,20
INTERESSOS PRESTECES	2.636.226,83	983.192,35
ALTRES DESPESES FINANCERES	407,03	502,85
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	1.260.670,34	1.109.518,60
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	873.434,63	785.038,53
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	387.235,71	324.480,07
RESULTAT NET	283.054,75	31.971,30
RESULTATS EXTRAORDINARIS	762.242,47	709.884,33
MODIFICACIÓ OBLIGACIONS PRESSUPOSTOS TANCATS	18.983,97	0,00
RESULTAT DE L'EXERCICI	1.064.281,19	741.855,63

El Director General,

El Cap d'Administració



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2004

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2004

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	312.871.232,10	5.119.504,87	317.990.736,97	316.785.386,60	316.678.786,60	106.600,00	1.205.350,37	99,62%
4: Transfer. corrents	310.791.000,00	420.708,47	311.211.708,47	311.272.634,17	184.391.636,95	126.880.997,22	-60.925,70	100,02%
5: Ingressos patrimon.	30.000,00	0,00	30.000,00	51.924,68	51.924,68	0,00	-21.924,68	173,08%
7: Transferències capital	37.343.762,56	0,00	37.343.762,56	37.343.762,56	37.343.762,56	0,00	0,00	100,00%
6: Alienació d'Inversions Reals	0,00	0,00	0,00	180,00	0,00	180,00	-180,00	-
8: Rom. Tres.fin.IRC	0,00	13.201.129,56	13.201.129,56	0,00	0,00	0,00	13.201.129,56	0,00%
TOTAL INGRESSOS	661.035.994,66	18.741.342,90	679.777.337,56	665.453.888,01	538.466.110,79	126.987.777,22	14.323.449,55	97,89%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.606.000,00	2.165,14	1.608.165,14	1.589.172,94	1.566.036,22	23.136,72	18.992,20	98,82%
2: Compra béns i serveis	313.000.646,35	8.022.100,74	321.022.747,09	316.253.757,33	315.570.199,48	683.557,85	4.768.989,76	98,51%
3: Despeses financeres	2.601.000,00	461.710,71	3.062.710,71	2.523.331,84	2.523.331,84	0,00	539.378,87	82,39%
4: Transfer. corrents	304.426.333,56	1.575.757,10	306.002.090,66	304.697.408,21	231.127.571,97	73.569.836,24	1.304.682,45	99,57%
6: Inversions	794.252,19	1.871.952,11	2.666.204,30	1.649.365,16	1.537.141,15	112.224,01	1.016.839,14	61,86%
7: Transfer. Capital	38.607.762,56	6.807.657,10	45.415.419,66	38.021.635,91	38.003.605,55	18.030,36	7.393.783,75	83,72%
TOTAL DESPESES	661.035.994,66	18.741.342,90	679.777.337,56	664.734.671,39	590.327.886,21	74.406.785,18	15.042.666,17	97,79%



El Director General,

El Cap d'Administració,

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	22.782.862,43	0,00	22.782.862,43	22.752.915,05	22.736.515,05	16.400,00	29.947,38	99,87%
TOTAL INGRESSOS	22.782.862,43	0,00	22.782.862,43	22.752.915,05	22.736.515,05	16.400,00	29.947,38	99,87%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	32.529.202,82	-48.931,35	32.480.271,47	32.480.271,47	32.480.271,47	0,00	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	32.529.202,82	-48.931,35	32.480.271,47	32.480.271,47	32.480.271,47	0,00	0,00	100,00%
DIFERÈNCIES ING/DESP	-9.746.340,39	48.931,35	-9.697.409,04	-9.727.356,42	-9.743.756,42	16.400,00		

El Director General,

El Cap d'Administració,



**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ**

Exercici comptable : 2004

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2004

1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		261.961.413,20
De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent	126.987.777,22	
De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	16.400,00	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	134.957.235,98	
Menys = Saldos de cobrament dubtós	0,00	
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		245.418.544,97
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	74.406.785,18	
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	0,00	
De pressupost d'ingressos	0,00	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	171.011.759,79	
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI		1.066.078,49
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT FINALISTA		11.784.838,36
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		5.824.108,36
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL		17.608.946,72

El Director General,

El Cap d'Administració



**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ**

Exercici comptable : 2004

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2004

1. DRETS RECONEGUTS NETS	665.453.888,01	
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	664.734.671,39	
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)		719.216,62
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	5.045.131,96	
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	0,00	
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENTS LÍQUIDS DE TRESORERIA	6.088.432,48	
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0,00	
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)		1.762.517,14

El Director General,

El Cap d'Administració,





**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2004 DE L'AUTORITAT
DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER
A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ
DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**





Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL

1.1 - Naturalesa de l'Entitat

L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM) fou constituïda en virtut del conveni subscrit el 19 de març de 1997 per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport. És una entitat de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propis, de caràcter voluntari i de duració indefinida. Es poden adherir a l'ATM totes les administracions titulars de serveis públics de transports col·lectius, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

1.2 - Objectiu

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat (en endavant AGE), hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients, i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen.

D'acord amb els seus Estatuts, les funcions de l'ATM són les següents:

- Planificació d'infraestructures i serveis de transport públic col·lectiu.
- Relacions amb els operadors de transport col·lectiu (concertació i seguiment de contractes-programa i altres convenis).





- Gestió del finançament del sistema per part de les administracions i control dels ingressos, costos i inversions de les empreses prestadores del servei.
- Ordenació de tarifes.
- La publicitat, la informació i les relacions amb els usuaris.
- Altres referents al marc normatiu futur.

1.3 - Organització

Els Òrgans de Govern de l'ATM previstos en els seus Estatuts i Reglament de Règim Interior són els següents:

- El Consell d'Administració.
- El President.
- El Comitè Executiu.
- El Director General.

Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

2.1 - Règim comptable

D'acord amb pronunciaments de la "Intervención General de la Administración del Estado", són aplicables als Consorcis les normes de caràcter general vigents per a l'administració local, amb aquelles particularitats que puguin fixar els Estatuts. Per aquest motiu, els estats i comptes anuals de l'ATM de l'exercici 2004 han estat preparats d'acord amb la normativa principal recollida a la següent legislació:



a) R.D.L. 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals (LLRHL).

b) R.D. 500/1990 de 20 d'abril, pel qual es desenvolupa la LLRHL.

c) Instrucció de Comptabilitat de l'Administració Local (ICAL), de 17 de juliol de 1990.

d) Documents sobre principis comptables, emesos per la Comissió de Principis i Normes Comptables Públiques, creada per Resolució de la Secretaria d'Estat d'Hisenda de 28 de desembre de 1990.

2.2 - Estats i comptes anuals

a) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2004 són els següents:

- Liquidació del Pressupost.
- Balanç de Situació.
- Compte de Resultats.
- Memòria.

b) Els saldos dels estats i comptes anuals són coincidents amb els que figuren als registres de comptabilitat de l'ATM.

c) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2004 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.

2.3 - Imports monetaris

A manca d'indicació en contrari, els imports monetaris d'aquesta memòria s'expressen en euros.





Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ

Les normes de valoració més rellevants aplicades en la preparació i presentació dels estats i comptes anuals són les següents:

3.1 - Immobilitzat material i Inversions en infraestructura i béns destinats a l'ús general

Figura valorat d'acord amb els criteris que s'indiquen a continuació:

- a) Les inversions es valoren a preu d'adquisició.
- b) Les reparacions que no signifiquin una ampliació de la vida útil i les despeses de manteniment són carregades directament al compte de resultats. Els costos d'ampliació o millora que donen lloc a un augment de la durada del bé són capitalitzats com a més valor de l'immobilitzat.
- c) Els estudis preliminars corresponents a projectes d'inversió s'imputen a despesa en l'exercici que es realitzen, llevat que l'ATM rebi ingressos específics per al seu finançament. En aquest cas, es registren als epígrafs d'immobilitzat (cost) i Subvencions de capital (finançament).
- d) Els coeficients aplicats en el càlcul de les amortitzacions són els resultants de considerar les següents vides útils:

• Construccions	8
• Maquinària, instal·lacions i estris	8
• Mobiliari	10
• Equips procés informació	4
• Instal·lacions complexes especialitzades	4 – 10





La vida útil de les construccions i instal·lacions ordinàries s'ha adequat a la durada del contracte d'arrendament de l'immoble on estan situades.

- e) Les inversions de l'exercici es comencen a amortitzar des del moment en què entren en funcionament.
- f) La baixa de les inversions en infraestructures i béns destinats a l'ús general, amb càrrec al compte de "Patrimoni lliurat a l'ús general", es registra comptablement quan les inversions han finalitzat totalment.

3.2 - Immobilitzat immaterial

Aquest epígraf comprèn els costos d'adquisició del software informàtic i de la marca SMTPC i de la pròpia **ATM**. L'amortització es realitza considerant unes vides útils de tres i cinc anys respectivament.

3.3 - Immobilitzat financer

Correspon al valor nominal de la participació del 50% en el capital de la Societat Sermetra, S.L.

3.4 - Deutors

Correspon al valor nominal dels drets pendents de cobrament els quals son, en tots els casos, amb venciment a curt termini.



3.5 - Subvencions de capital i ingressos avançats

L'ATM rep finançament de les administracions públiques per al desenvolupament de projectes d'inversió o projectes que tenen aplicació al compte de resultats. Aquest finançament es registra transitòriament a l'epígraf d'ingressos avançats. Els traspassos a l'epígraf de subvencions de capital del balanç de situació, o al compte de resultats es realitzen de forma correlacionada amb l'execució dels projectes d'inversió o de despeses que respectivament financen.

3.6 - Deutes a curt termini

Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament, les quals són en tots els casos, amb venciment inferior a dotze mesos.

3.7 - Ingressos i despeses

Els ingressos i despeses són registrats a la comptabilitat financera atenent als principis de l'acreditament i de correlació d'ingressos i despeses, independentment del moment en què es cobren o es paguen, i d'aquell en què se'n produeix el reconeixement pressupostari.

Seguint el principi de prudència, l'ATM comptabilitza els beneficis realitzats en la data de tancament de l'exercici, mentre que els riscos i pèrdues previsibles, inclòs eventuais, es comptabilitzen en quan són coneguts.

D'altra banda, els ingressos i despeses s'incorporen a la Liquidació Pressupostària en el moment en què es produeix l'acte administratiu de reconeixement dels respectius drets i obligacions.



3.8 - Impost sobre Societats

D'acord amb la naturalesa de l'ATM i en aplicació de la Llei de l'Impost sobre Societats, aquesta es troba exempta de l'Impost i no està subjecta a retencions a compte pels rendiments financers que obtingui.

3.9 - Medi ambient

Les despeses derivades de les actuacions que tenen per objecte la protecció i millora del medi ambient es comptabilitzen, si escau, com a despeses de l'exercici en què s'incorren. No obstant això, si suposen inversions com a conseqüència d'actuacions per a minimitzar l'impacte ambiental i la protecció i millora del medi ambient, es comptabilitzen com a major valor de l'immobilitzat.

Nota 4 - IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

4.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2004 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.

4.2 - Les inversions de l'exercici corresponen principalment als següents conceptes:

- a) Certificacions de Tramvia Metropolità, S.A. corresponents al projecte i execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat. Aquesta actuació està finançada pel Ministerio de Fomento en virtut del conveni de cooperació formalitzat el 8 de maig de 2002 (Nota 9.3), on l'ATM es compromet a cedir aquestes obres als Ajuntaments respectius una vegada estiguin executades en la seva totalitat. L'import previst de l'actuació és de 3.907 milers d'euros. En l'exercici 2003 es va executar un import de 2.620 milers d'euros i a l'exercici 2004 un import de 913 milers d'euros.

IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

VALOR DE COST					FONS D'AMORTITZACIÓ					
	Saldo 1.1.2004	Altes	Traspassos a immaterial	Baixes	Saldo 31.12.2004	Saldo 1.1.2004	Dotacions	Baixes	Saldo 31.12.2004	Valor Net 31.12.2004
• Construccions	309.881,96	-	-	-	309.881,96	103.110,84	38.735,24	-	141.846,08	168.035,88
• Maquinària, instal·lacions i estris	50.942,52	5.286,46	-	-	56.228,98	28.849,15	6.526,18	-	35.375,33	20.853,65
• Mobiliari	75.724,95	13.753,60	-	-	89.478,55	31.041,87	8.204,95	-	39.246,82	50.231,73
• Equips procés informació	259.212,39	141.073,77	-	(-) 1.610,71	398.675,45	161.431,33	57.246,18	(-) 1.610,71	217.066,80	181.608,65
• Intal·lacions complexes especialitzades	6.216.263,93	576.642,72	(-) 18.115,20	-	6.774.791,45	1.395.901,73	762.722,07	-	2.158.623,80	4.616.167,65
IMMOBILITZAT MATERIAL	6.912.025,75	736.756,55	(-) 18.115,20	(-) 1.610,71	7.629.056,39	1.720.334,92	873.434,62	(-) 1.610,71	2.592.158,83	5.036.897,56
INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	2.619.643,74	912.608,61	-	-	3.522.252,35	-	-	-	-	3.522.252,35



[Signature]

[Signature]



- b) La resta d'inversions de l'exercici corresponen principalment a equips informàtics i instal·lacions complexes especialitzades (Sistema de Gestió i Ajut a l'Explotació).

Nota 5 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

Els moviments comptables registrats pels comptes que componen l'epígraf d'immobilitzat immaterial es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.

Nota 6 - DEUTORS

El saldo al 31 de desembre de 2004 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició:

• Contracte-Programa (Nota 12.3)		
– AGE	115.637.000,00	
– Generalitat de Catalunya	9.027.583,34	
– Ajuntament de Barcelona	2.216.413,88	126.880.997,22
• Altres		123.180,00
		<u>127.004.177,22</u>

En el decurs del mes de gener del 2005 l'ATM ha cobrat l'import pendent per part de l'AGE.

Nota 7 - COMPTES FINANCERS

- 7.1 - L'epígraf "Bancs i Institucions de Crèdit" correspon a saldos disponibles en diferents entitats de crèdit.



IMMOBILITZAT IMMATERIAL

VALOR DE COST

FONS D'AMORTITZACIÓ

	Saldo 1.1.2004	Inversions	Traspassos de Material	Saldo 31.12.2004	Saldo 1.1.2004	Dotacions	Saldo 31.12.2004	Valor Net 31.12.2004
• Software	1.228.042,17	-	18.115,20	1.246.157,37	431.381,85	385.755,46	817.137,31	429.020,06
• Altre immobilitzat immaterial	22.926,81	-	-	22.926,81	14.708,15	1.480,26	16.188,41	6.738,40
	1.250.968,98	-	18.115,20	1.269.084,18	446.090,00	387.235,72	833.325,72	435.758,46

• Software

• Altre immobilitzat immaterial



- 7.2 - El saldo deutor de l'epígraf "Lliuraments en Execució d'Operacions" correspon als pagaments efectuats als operadors TMB i FGC en concepte d'aportacions del Contracte-Programa 2002-2004, amb el següent detall (Nota 12.3):

	2002	2003	2004	TOTAL
• Transports de Barcelona, S.A. i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (TMB)	7.387.114,35	47.566.312,86	46.048.703,52	101.002.130,73
• Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	1.420.900,85	18.925.964,99	13.553.618,56	33.900.484,40
	<u>8.808.015,20</u>	<u>66.492.277,85</u>	<u>59.602.322,08</u>	<u>134.902.615,13</u>

- 7.3 - L'ATM té concertades diverses operacions de tresoreria amb entitats de crèdit fins a un límit de 162.000 milers d'euros, que a 31 de desembre de 2004 estaven disposades en 161.868 milers d'euros (saldo reflectit a l'epígraf d'"Altres Creditors no pressupostaris"). En l'exercici 2005 s'ha procedit al refinançament a llarg termini d'aquest endeutament en funció del que disposa el Contracte-Programa aprovat per al període 2002-2004 (Nota 12.3).

- 7.4 - L'epígraf d'ingressos diferits correspon al finançament previst pel Contracte-Programa 2002-2004 per a finançar les despeses meritades per aquest concepte i reflectides a l'epígraf de despeses diferides (Nota 10.3).

Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES I RESULTAT DE L'EXERCICI

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2004:

	Saldo 1.1.2004	Aplicació Resultat 2003	Resultat 2004	Saldo 31.12.04
• Patrimoni	4.881.251,17	741.855,63	-	5.623.106,80
• Resultat de l'exercici	741.855,63	(-) 741.855,63	1.064.281,19	1.064.281,19
	<u>5.623.106,80</u>	<u>-</u>	<u>1.064.281,19</u>	<u>6.687.387,99</u>



Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

9.1 - Les subvencions procedents del sector estatal corresponen als següents conceptes:

a) Fons de Contractes-Programes (Nota 12.3) aplicats al desenvolupament d'un sistema de gestió i ajut a l'exploració a l'ATM i a les empreses de transport públic en règim de gestió indirecta (veure Nota 4.1, epígraf d'Instal·lacions complexes especialitzades).

• Saldo a 1 de gener de 2004	4.342.529,00
• Inversió de l'exercici 2004	566.276,80
• Baixa inversió de l'exercici 2003	(-) 30.000,00
• Aplicació a resultats (amortització econòmica)	(-) 556.925,16
• Saldo a 31 de desembre de 2004	<u>4.321.880,64</u>

b) Fons del Ministerio de Fomento per a l'execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat (Nota 4.2 i 9.3). Import certificat total de 3.532.252,61 euros.

9.2 - Les subvencions de Comunitats Autònomes inclouen el finançament de les inversions realitzades per l'ATM relatives al sistema de validació i venda integrat.

• Saldo a 1 de gener de 2004	507.833,19
• Inversió de l'exercici 2004	-
• Aplicació a resultats (amortització econòmica)	(-) 205.796,90
• Saldo a 31 de desembre de 2004	<u>302.036,29</u>





9.3 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:

• Transferències de Contracte-Programa 2002-2004 pendents d'aplicació (Nota 12.3)		<u>8.364.353,81</u>
• Transferència de l'IMSERSO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos:		
- Aportacions totals 2001-2003	1.442.429,04	
- Aplicat a ingressos exercici 2000-2003	(-) 294.636,90	
- Ingrés avançat any 2003	<u>1.147.792,14</u>	
- Aportació 2004	<u>420.708,47</u>	
- Aplicat a ingressos exercici 2004	(-) 480.843,04	<u>1.087.657,57</u>
• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per al finançament del sistema de validació i venda integrat:		
- Aportació total	7.212.145,25	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2000-2003	(-) 5.957.179,87	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2001-2003	(-) 823.187,65	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2004	-	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2004	(-) 186.007,23	<u>245.770,50</u>
• Aportació del Ministerio de Fomento per al pas sota la A-2 (Nota 4.2)	3.906.578,67	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2003	(-) 2.619.643,08	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2004	(-) 912.608,61	<u>374.327,06</u>
		<u>10.072.108,94</u>



**Nota 10 - CREDITORS**

- 10.1 - El saldo a 31 de desembre de 2004 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats presenta la següent composició (Nota 12.3):

• TMB (Contracte-Programa)	45.929.257,17
• FGC (Contracte-Programa)	14.829.018,79
• RENFE	6.363.207,59
• Tramvia Metropolità, S.A.	874.380,40
• Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.	3.006.336,55
• Operador del Tramvia Metropolità, S.A.	2.245.084,24
• Altres	1.159.500,44
	<u>74.406.785,18</u>

L'epígraf d'Altres correspon en la seva major part a l'adquisició de béns i serveis per part de l'ATM.

- 10.2 - L'epígraf d'"operadors integració tarifària" reflecteix el saldo net creditor relatiu a imports a cobrar i a pagar als operadors i comercialitzadors adherits al Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona (Nota 12.2). El detall del saldo net és el següent:

Operator	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	7.193.883,30
• FGC	561.289,98
• RENFE	(-) 645.961,11
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, S.A.	664.358,14
• Logista, S.A.	(-) 1.433.594,39
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 891.489,06
• Altres operadors i comercialitzadors	2.769.697,25
	<u>8.218.184,11</u>



10.3 - El saldo de l'epígraf "despeses diferides" inclou els següents conceptes:

• Despeses a liquidar a l'exercici 2004 per Integració Tarifària (Nota 12.2)	1.712.729,42
• Compensacions per Integració Tarifària i altres de l'exercici 2004 (Nota 12.2)	511.475,03
• Compensació estimada per Integració Tarifària a RENFE de l'exercici 2004 (Nota 12.2)	2.000.000,00
• Interessos acreditats no vençuts	182.319,90
• Altres conceptes	15.460,20
	<u>4.421.984,55</u>

La suma de les despeses diferides per compensacions i interessos, amb un import total de 2.693.794,93 euros, estan finançats per ingressos diferits en concepte de Contracte-Programa (Nota 7.4 i 12.2).

Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

11.1 - D'acord amb la legislació vigent, les liquidacions d'impostos no poden considerar-se definitives fins que no han estat inspeccionades per les autoritats fiscals o ha transcorregut el termini de prescripció de quatre anys. L'ATM té oberts a inspecció tots els exercicis no prescrits i per a tots els tributs als que es troba subjecta. En opinió dels administradors de l'ATM no s'espera que es meritin passius addicionals significatius com a conseqüència d'una eventual inspecció.

11.2 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per conceptes fiscals reflecteix bàsicament les retencions practicades a compte de l'I.R.P.F. en el mes de desembre de 2004.



- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2004, ingressada l'1 de febrer de 2005.

Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES

- 12.1 - Ingressos per vendes de serveis

Al 31 de desembre de 2004 aquest epígraf presenta la següent composició:

• Venda de títols integrats	299.119.504,87
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	17.341.184,49
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	<u>316.460.689,36</u>
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMet	<u>229.600,00</u>
	<u>316.690.289,36</u>

- 12.2 - Despeses per treballs realitzats per altres empreses

- a) En l'exercici 2001 es va posar en marxa el Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona. En virtut dels diferents convenis signats amb els operadors i els comercialitzadors, l'ATM realitza les vendes de títols integrats (T-10, T-50/30, T-MES, T-DIA i altres) i repercuteix als operadors les despeses de gestió del sistema. Per altra banda l'ATM es fa càrrec de liquidar els ingressos assignats a cada operador en funció dels viatgers transportats (validacions i enquestes), de les despeses de gestió del sistema (edició dels títols, comissions de comercialització, rebuig, auditoria, enquestes, comunicació i altres despeses de gestió) i de les compensacions econòmiques acordades amb els operadors.



b) Les despeses associades en l'exercici 2004, en virtut de l'exposat, s'obtenen a partir del càlcul següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers, incentiu de seguretat i taxa de seguretat (ingressos assignats als operadors)	300.134.814,68
• Despeses de gestió del sistema	
– Comissions i despeses per edició i comercialització de títols (operadors)	10.329.737,27
– Comissions i despeses per edició i comercialització de títols (Logista i Comercial Servicios Quinielas, S.L.)	2.000.401,35
– Despeses gestió ATM (1)	4.800.868,05
– Altres despeses del sistema	808.371,09
	<u>17.939.377,76</u>
• Despesa neta no repercutida al sistema (prorrata provisional I.V.A. no deduïble i altres)	<u>(-) 1.150.987,13</u>
• Despeses pendents de liquidar de l'exercici anterior	<u>(-) 2.175.245,37</u>
• Periodificació de despeses a liquidar a l'exercici 2004:	
– Despeses per serveis de transport de viatgers	1.136.641,15
– Despeses de gestió	576.088,27
	<u>1.712.729,42</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat (Nota 12.1)	<u>316.460.689,36</u>



(1) Import pressupostat

- c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut del Contracte-Programa 2002-2004 (Nota 12.3.f), les següents compensacions per integració tarifària, a les empreses operadores (epígraf de transferències a operadors privats):

• Compensacions Integració Tarifària	19.485.112,23
• Compensacions servei nocturn	3.121.868,86
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn periodificades a 31 de desembre 2003	(-) 3.968.900,86
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn de l'exercici 2004 periodificades a 31 de desembre 2004 (Nota 10.3)	2.511.475,03
	<u>21.149.555,26</u>

12.3 - Ingressos i despeses per transferències corrents (Contracte Programa)

- a) El 13 de desembre de 2004 es va signar entre l'AGE i l'ATM el Contracte Programa 2002-2004 que té per objecte regular les relacions recíproques relatives al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit definit en l'article 1 dels estatuts de l'ATM, donant continuïtat a diversos aspectes dels Contractes-Programa relatius a períodes anteriors.

Aquest Contracte Programa estén la seva vigència de l'1 de gener de 2002 fins al 31 de desembre de 2004, i es regularitzarà sobre les bases previstes els exercicis 2002 i 2003.

El Contracte Programa recull les necessitats del sistema de transport gestionat per l'ATM per els anys 2002, 2003 i 2004 (2.141 milions d'euros) i la seva cobertura mitjançant les aportacions dels usuaris (966 milions d'euros) i de les Administracions públiques (1.175 milions d'euros): AGE i Administracions Consorciades en l'ATM (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i Entitat Metropolitana del Transport)



- b) Atès que els pressupostos aprovats per les diferents Administracions públiques en els exercicis 2002-2004 incorporen unes aportacions inferiors en 188 milions d'euros respecte de les necessàries per a arribar als 1.175 milions d'euros esmentats, el sistema ha recorregut a mecanismes transitoris de finançament el cost dels quals serà assumit per les administracions. Les administracions també assumeixen la insuficiència d'aportacions per a la liquidació del Contracte Programa 1998-2001 (7 milions d'euros).

Aquestes insuficiències que totalitzen 195 milions d'euros seran cancel·lades per les Administracions segons el calendari pressupostari següent (en milers d'euros):

	2006	2007	2008	2009	TOTAL
• AGE	18.590	18.590	18.591	18.591	74.362
• Generalitat de Catalunya	23.084	23.084	23.084	23.084	92.336
• Ajuntament de Barcelona	4.331	4.331	4.332	4.332	17.326
• EMT	2.717	2.718	2.718	2.718	10.871
	48.722	48.723	48.725	48.725	194.895

Segons acord del Consell d'Administració de l'ATM de 3 de desembre de 2004, en el mes de febrer de 2005 es formalitza un préstec amb el Royal Bank of Scotland per un import de 195 milions d'euros amb venciment final l'11 de desembre de 2009, a amortitzar en quatre pagaments anuals iguals i consecutius a partir de 2006.

Atenent al pressupost aprovat per l'ATM per a l'exercici 2005, amb la disposició d'aquest préstec es donarà cobertura pressupostaria als següents conceptes:

- Lliuraments als operadors per a cobrir els dèficits d'aportacions de les administracions respecte de les necessitats previstes. A 31 de desembre de 2004 l'ATM havia lliurat als operadors un import de 134.903 milers d'euros per aquest concepte, sobre el total de 155.733 milers d'euros previstos. Aquest lliurament s'ha registrat a l'epígraf de "Lliuraments en Execució d'Operacions" (Nota 7.2).





- Infrafinançament ó sobrefinançament transitori dels operadors, amb un import net de 40 milions d'euros.
- c) El Contracte Programa recull els criteris de liquidació de l'aportació de l'AGE per al període 2002-2004 així com l'obligació de les Administracions Consorciades de cobrir la totalitat de les necessitats reals del sistema del transport després de deduir d'aquestes les aportacions meritades per l'AGE i els ingressos dels usuaris.
- d) A la data de tancament de l'exercici 2004 es trobaven en curs les negociacions entre les diferents administracions implicades, del Contracte-Programa que tindrà vigència a partir de l'1 de gener del 2005. D'acord amb el Contracte Programa 2002-2004, l'AGE i les Administracions Consorciades han inclòs una partida per al finançament del transport en els seus pressupostos de l'exercici 2005 atès que es intenció de totes les administracions donar continuïtat a aquest marc de finançament.
- e) En l'exercici 2004 l'ATM ha reconegut com a ingrés de transferència per Contracte-Programa un import de 4.325 milers d'euros en concepte de compensació per despeses financeres (operacions de tresoreria esmentades), quotes d'I.V.A. no deduïble (prorrata) i despeses associades al subministrament de material mòbil.





- f) En el quadre resum del full següent, es detallen les transferències corrents i de capital rebudes a l'exercici 2004 per l'ATM de les Administracions, així com les aportacions que aquesta ha realitzat als operadors en virtut dels acords amb cadascun d'ells, les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta i les dels sistemes tramviaris. El resum dels efectes en el compte de resultats es el següent, en milers d'euros:

	<u>Ingressos (1)</u>	<u>Despeses (1)</u>
Contracte Programa		
• Administracions	345.265	-
• Operadors públics (TMB-FGC)	-	201.112
• EMT (gestió indirecta)	-	43.315
• Compensacions per integració tarifària i altres subvencions a operadors	-	21.150
• Altres transferències a operadors	-	11
• Tramvia Baix Llobregat (Nota 13)	-	47.712
• Tramvia Glòries Besòs (Nota 13)	-	27.295
		-
Altres transferències	667	667
	<u>345.932</u>	<u>341.262</u>

Les despeses per contracte programa que es reflecteixen en el quadre resum posterior inclouen un import liquidat per l'ATM per inversions en el Sistema de Gestió i Ajut a l'Explotació (S.A.E.) de 566 milers d'euros (Nota 4.3). El finançament corresponent a aquesta inversió s'ha imputat com a subvencions de capital (Nota 9.1).



- (1) Inclouen a ingressos i a despeses un total de 2.511 milers d'euros corresponents a les compensacions per integració tarifària pendents d'aplicar a pressupost (Nota 10.3 i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de Despeses Diferides, i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf d'Ingressos Diferits.

RESUM APORTACIONS CONTRACTE-PROGRAMA (milers d'euros)

	Drets reconeguts			Cobraments			Pendent de cobrament al 31.12.2004 (Nota 6)
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	
INGRESSOS							
• AGE	92.364	94.211	115.637	92.364	94.211	-	115.637
• Generalitat de Catalunya (2)	80.234	106.550	131.674	60.178	105.523	143.730	9.027
• Ajuntament de Barcelona	47.871	49.510	51.985	46.496	49.510	51.144	2.216
• EMT	27.598	32.186	48.838	27.598	32.186	48.838	-
TOTAL	248.067	282.457	348.134	226.636	281.430	243.712	126.880
	Obligacions liquidades			Pagaments			
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	
DESPESES (3)							
• TMB	159.731	163.445	161.270	147.480	154.727	136.310	45.929
• FGC	45.052	39.770	39.842	36.782	38.479	34.573	14.830
• EMT (Gestió indirecta)	26.084	34.426	43.315	26.084	34.052	43.689	-
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries-Besòs	-	22.219	75.007	-	22.219	68.032	6.975
• Recaptació directa ATM	12.526	19.601	27.742	12.500	19.534	21.775	6.060
	243.393	279.461	347.176	222.846	269.011	304.379	73.794
INGRESSOS AVANÇAT	4.674	2.996	958				8.364
	(-) 264 (1)						

(1) Correspon al total d'ingressos pendents d'aplicar en data 31.12.02 corresponents al Contracte-Programa 1999-2001.

(2) No inclouen les aportacions de capital efectuades directament per la Generalitat de Catalunya a FGC i previstes en el Contracte-Programa (23.469 milers d'euros per l'exercici 2002, 23.139 milers d'euros per a l'exercici 2003 i 22.838 milers d'euros per a l'exercici 2004).

(3) No s'inclouen les aportacions realitzades extrapressupostàriament de les quals s'han pagat un total de 134.902 milers d'euros dels 155.733 milers d'euros compromesos (Nota 10).



12.4 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2004 distribuïda per categories professionals, incloent una persona en comissió de serveis de TMB, es detalla a continuació:

<u>Categoria</u>	<u>Nombre d'empleats</u>
• Director general	1
• Director tècnic	-
• Cap de servei	4
• Cap d'unitat	4
• Tècnic superior	3
• Tècnic grau mitjà	7
• Secretària de direcció	1
• Administratius	6
• Auxiliars administratius	2
	<u>28</u>

Durant l'exercici 2004 l'ATM ha disposat d'un empleat adscrit en comissió de serveis (d'acord amb el conveni subscrit a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou un total de 52 milers d'euros corresponents a aquest concepte.

12.5 - Resultats extraordinaris

Aquest epígraf del Compte de resultats té la següent composició:

• Subvencions de capital aplicades, correlacionades amb l'amortització econòmica (Nota 9.1 i 9.2)	762.722,06
• Altres	(-) 479,59
	<u>762.242,47</u>



Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

13.1 - Tramvia Baix Llobregat i Tramvia Glòries-Besòs

- a) El 27 d'abril de 2000 el Consell d'Administració de l'ATM va adjudicar la redacció del projecte, la construcció i l'exploració d'un sistema de tramvia-metro lleuger en el corredor Diagonal-Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona que inclou sistema tramviari, serveis afectats i expropiacions. El contracte corresponent va ser formalitzat el 17 de novembre de 2000 amb Tramvia Metropolità. S.A amb un pressupost inicial de 217 milions d'euros (abans d'I.V.A.).

Els terrenys afectats per les expropiacions relatives a aquest projecte formen part del domini públic del Consorci de l'ATM, que actua com a beneficiari en atenció al risc assumit en relació amb l'apreuament. El pagament d'aquest és obligació de l'empresa adjudicatària fins al límit de la xifra d'inversió prevista per a les expropiacions en el projecte econòmic financer de l'adjudicatari. L'ATM no registrarà comptablement la inversió en terrenys fins al moment de la seva reversió.

- b) El 12 de desembre de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el projecte constructiu del Tramvia Glòries-Besòs, per un import de 205 milions d'euros (abans d'I.V.A.), així com el contracte definitiu amb l'adjudicatari (Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.).
- c) En l'exercici 2004 s'han posat en servei els dos sistemes tramviaris esmentats. Les transferències corrents i de capital lliurades per l'ATM a les societats concessionàries dels serveis es detallen a la Nota 12.3.

L'ATM preveu finançar el cost de la inversió i de l'exploració dels Tramvies amb recursos de Contracte Programa, que inclouen els fons compromesos per la Generalitat de Catalunya per aquest concepte segons acords de Govern de 31 de juliol de 2000 i 24 de desembre de 2002. L'ATM segueix el criteri de no reconèixer cap deute per finançament d'inversió amb els concessionaris, fins que no arriba el corresponent finançament previst en origen, per tal de mantenir l'equilibri pressupostari.



En els exercicis 2002 a 2004 el Consell d'Administració de l'ATM ha aprovat diverses modificacions en l'execució d'aquestes dues actuacions i addicionalment, els concessionaris han presentat reclamacions a l'ATM per diversos conceptes que estan en fase de negociació o pendents d'aprovació pel Consell d'Administració de l'ATM (costos de pròrroga segons nou termini contractual del treballs de construcció, revisions de preus, etc.).

Fins ara l'ATM ja ha assegurat el finançament d'una part d'aquestes majors inversions respecte les previsions inicials i espera obtenir el finançament de la resta amb recursos provinents del Contracte-Programa actualment en negociació (Nota 12.3).

- 13.2 - El 12 de desembre de 2002 el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar l'adjudicació del concurs per al subministrament de trens per a diferents línies del metro de Barcelona, per un valor total dels trens de 464 milions d'euros. Cal esmentar que aquests trens no seran propietat de l'ATM sinó que en disposarà d'ells mitjançant un contracte de "renting".

El 8 d'agost de 2003 es va subscriure entre l'ATM, CAF i una agrupació d'entitats financeres un primer contracte marc per a l'arrendament de 39 trens per a les línies 2, 3 i 5 del metro de Barcelona, posteriorment el 25 de novembre de 2003, es va formalitzar el contracte de subministrament associat. El 23 de juliol de 2004 es va formalitzar el contracte marc i d'arrendament i el contracte de subministrament amb Alstom, l'altre adjudicatari, per al subministrament de 50 trens per a la futura línia 9 del metro de Barcelona.

El 28 de juliol de 2003 es va acordar iniciar un procediment similar per a la contractació de 10 nous trens per a la línia 1 del metro de Barcelona. El 3 de desembre de 2004 el Consell d'Administració de l'ATM va adjudicar a CAF aquest contracte.



- 13.3 - Atesa l'activitat a què es dedica l'ATM, la qual ha estat descrita a la Nota 1, aquesta no té responsabilitats, despeses, actius, ni provisions i contingències de naturalesa mediambiental que poguessin ésser significatius en relació amb el patrimoni, la situació financera i els resultats de l'ATM.

Per aquest motiu, no s'inclouen desglossaments en aquesta memòria dels estats i comptes anuals pel que fa a informació sobre qüestions mediambientals.



Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2004 i 2003, així com la seva aplicació, i l'efecte que han produït aquestes operacions sobre el capital circulant es reflecteixen en el quadre següent:

<i>FONS PERMANENTS</i>					
APLICACIONS	2004	2003	ORÍGENS	2004	2003
Recursos aplicats en l'exercici	-	-	Recursos generats en l'exercici	1.562.049,47	1.134.468,27
Adquisicions d'immobilitzat:			Subvencions de capital	1.448.885,41	2.922.924,75
Material i Infraestructura	1.649.365,16	2.952.814,30	Alienacions d'immobilitzat	180,00	300,00
Immaterial	-	347.412,33			
Financer	-	30.000,00			
Augment del capital circulant	1.361.749,72	727.466,39	Disminució del capital circulant	-	-
	3.011.114,88	4.057.693,02		3.011.114,88	4.057.693,02

<i>VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT</i>				
	2004		2003	
	AUGMENTS	DISMINUCIONS	AUGMENTS	DISMINUCIONS
Deutors	104.239.361,81	-	-	242.858,59
Comptes financers	60.403.277,86	-	52.300.431,31	-
Deutes a curt termini	-	163.905.201,42	-	51.477.269,13
Ajustaments per periodificació	624.311,47	-	147.162,80	-
	165.266.951,14	163.905.201,42	52.447.594,11	51.720.127,72
Variació del capital circulant	-	1.361.749,72	-	727.466,39
	165.266.951,14	165.266.951,14	52.447.594,11	52.447.594,11

<i>CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/(APLICATS)</i>		
	2004	2003
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	1.064.281,19	741.885,63
Dotacions a l'amortització	1.260.670,34	1.109.518,60
Resultats extraordinaris	(-) 180,00	(-) 300,00
Subvencions de capital aplicades	(-) 762.722,06	(-) 716.603,96
RECURSOS GENERATS/(APLICATS) EN L'EXERCICI	1.562.049,47	1.134.468,27







5

Budget 2005

MTA Budget 2005

STATE OF EXPENSES

<i>Art.</i>	<i>Denomination</i>	<i>Amount</i>	<i>2005</i>
CHAPTER 1 - PAYROLL EXPENSES			
10	Executive positions	35,000.00	
13	Labourers	1,300,000.00	
16	Quotas, services and social expenses		
	paid by the contractor	365,500.00	
	TOTAL CHAPTER 1	1,700,500.00	
CHAPTER 2 - EXPENSES FOR CURRENTS ASSETS AND SERVICES			
20	Leasing	154,000.00	
21	Repairs, maintenance and conservation	842,596.50	
22	Material, supplies and other	328,546,744.40	
23	Compensation for service	49,000.00	
24	Printing costs	130,000.00	
	TOTAL CHAPTER 2	329,722,340.90	
CHAPTER 3 - FINANCIAL COSTS			
31	Of internal loans	5,167,938.60	
34	deposits, sureties and others	1,000.00	
	TOTAL CHAPTER 3	5,168,938.60	
CHAPTER 4 - CURRENT TRANSFERS			
44	To public companies and other public bodies	268,500,000.00	
46	To local bodies	44,818,000.00	
47	To Private Companies	65,196,767.05	
	TOTAL CHAPTER 4	378,514,767.05	
CHAPTER 6 - REAL INVESTMENTS			
62	New investment associated with operation		
	of the services	500,159.00	
	TOTAL CHAPTER 6	500,159.00	
CHAPTER 7 - TRANSFERS OF CAPITAL			
77	To private companies	35,572,205.00	
	TOTAL CHAPTER 7	35,572,205.00	
CHAPTER 8 - FINANCIAL ASSETS			
87	Variations on Circulating Capital	195,000,000.00	
	TOTAL CHAPTER 8	195,000,000.00	
TOTAL EXPENSES STATEMENT:		946,178,910.55	

INCOME STATEMENT

<i>Art.</i>	<i>Denomination</i>	<i>Amount 2005 (€)</i>
CHAPTER 3 - RATES AND OTHER INCOME		
33	Sale of goods and services	240,000.00
34	Public prices	329,746,705.50
	TOTAL CHAPTER 3	329,986,705.50
CHAPTER 4 - CURRENT TRANSFERS		
40	From the State	117,950,000.00
45	From Autonomous Communities	148,679,000.00
46	From local bodies	119,981,000.00
	TOTAL CHAPTER 4	386,610,000.00
CHAPTER 5 - EQUITY INCOME		
52	Interests on deposits	10,000.00
	TOTAL CHAPTER 5	10,000.00
CHAPTER 7 - TRANSFERS OF CAPITAL		
75	From Autonomous Communities	34,572,205.05
	TOTAL CHAPTER 7	34,572,205.05
CHAPTER 9 - FINANCIAL LIABILITIES		
91	Loans received	195,000,000.00
	TOTAL CHAPTER 9	195,000,000.00
TOTAL INCOME STATEMENT		946,178,910.55



ATM

Autoritat
del Transport
Metropolità

Autoritat del Transport Metropolità
Consorti per a la coordinació
del sistema metropolità de transport
públic de l'àrea de Barcelona

Muntaner, 315-321 08021 Barcelona
T. 93 362 00 20 * F. 93 362 00 22
E-mail: atm@atm-transmet.org
Web: www.atm-transmet.org